

Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Sociální geografie a geoinformatika



Šimon Štrba

**Diferenciace komerční suburbanizace v metropolitních areálech měst
Plzeň a Olomouc**

Differentiation of commercial suburbanization in Pilsen and Olomouc
metropolitan areas

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Petr Koloušek

Praha 2018

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze dne 10. 12. 2018

.....
Šimon Štrba

Poděkování:

Nejprve bych chtěl poděkovat mému školiteli Mgr. Petru Kolouškovi za jeho cenné rady a věnovaný čas, který mi během vytváření této práce poskytl. Zároveň bych touto formou chtěl poděkovat mé rodinně, a to zejména za podporu a vytvořené zázemí během mého studia na vysoké škole.

ABSTRAKT

Účelem této bakalářské práce je výzkum vývoje komerční suburbanizace na území metropolitních areálů (MA) měst Plzeň a Olomouc v období 1990 – 2018. Výzkum diferenciace komerční suburbanizace byl založen na analýze prostorových dat získaných z databáze Corine Land Cover (CLC), která byla v období 2006 – 2012 doplněná o data z databáze Urban Atlas. Z databází byly v rámci zájmových území extrahovány změnové plochy obsahující informaci o rozloze a období vzniku, které byly následně doplněné o typ funkčního využití. Metropolitní areály byly mezi sebou na základě výsledků analýzy porovnány. Z analýzy vyplynulo, že byl rozvoj komerční suburbanizace ve vybraných metropolitních areálech relativně značný a v daných MA lišil zejména z hlediska struktury převažujících kategorií. MA se dále lišily z hlediska dynamiky rozvoje procesu komerční suburbanizace a také z hlediska prostorového rozmístění uvnitř metropolitních areálů. Odlišná struktura kategorií land-use (LU) může být do jisté míry vysvětlována odlišnou makro-polohou vybraných metropolitních areálů v Česku. Rozvoj komerční suburbanizace v lokalitách byl u obou MA značně podmíněn dopravním faktorem.

Klíčová slova: komerční suburbanizace, diferenciace, metropolitní areál, Plzeň, Olomouc, databáze Corine Land Cover, databáze Urban Atlas

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to investigate the development of commercial suburbanization in Pilsen and Olomouc metropolitan areas between 1990 and 2018. The research of differentiation of commercial suburbanization was based on spatial data analysis, obtained from Corine Land Cover database, data from the Urban Atlas database was added in the time period 2006 – 2012. Change areas were extracted from databases within the areas of interest. Spatial data containing information about the area extent and period of origin, they were subsequently supplemented with the type of functional use (land-use). The comparison of metropolitan areas was based on the results of the analysis. The analysis showed that the main difference within the development of commercial suburbanization in the selected metropolitan areas was in the structure of functional categories. Then, there was a difference in development rate of commercial suburbanization and also in spatial distribution of commercial suburbanization within the metropolitan areas. The structure-based difference could to a certain degree be interpreted by different macro-location within the Czech Republic. There was a considerable influence of transport factor within the formation of a spatial distribution of commercial suburbanization in both MAs.

Key words: commercial suburbanization, differentiation, metropolitan areas, Pilsen, Olomouc, Corine Land Cover database, Urban Atlas database

Obsah:

Seznam tabulek a grafických prvků	7
1 Úvod	8
2 Teoretický rámec	10
2.1 Komerční suburbanizace	13
2.2 Suburbanizace v kontextu USA a západní Evropy.....	14
2.3 Suburbanizace v socialistickém prostředí	16
2.4 Vývoj suburbanizace v České republice v kontextu transformace.....	18
2.5 Komerční suburbanizace v kontextu České republiky	19
2.6 Dopady komerční suburbanizace v Česku	21
3 Metodika	23
3.1 Metodický přístup	23
3.2 Datové zdroje	24
3.2.1 CORINE Land Cover a Urban Atlas	24
3.2.2 Ostatní zdroje dat.....	26
3.3 Vymezení zájmového území	26
3.3.1 Charakteristika vybraných polohových a socio-geografických aspektů zájmových území....	28
3.4 Postup analýzy	29
4 Empirická studie	33
4.1 Rozvoj komerční suburbanizace v MA Plzeň	33
4.2 Rozvoj komerční suburbanizace v MA Olomouc	41
4.3 Srovnání diferenciace komerční suburbanizace mezi MA Plzeň a Olomouc.....	50
5 Závěr	55
Použité zdroje a literatura:	57

Seznam tabulek a grafických prvků

Tabulka 1: Přehled vybraných socioekonomických a vývojových ukazatelů za MA Plzeň a Olomouc v období 1991 – 2011	29
Tabulka 2: Seznam kategorií funkčního využití ploch a jejich definic.....	31
Tabulka 3: Rozsah komerční suburbanizace v rámci kategorií LU v MA Plzeň v období.....	34
Tabulka 4: Porovnání rozlohy změnových ploch zachycených databází CLC a databází UA v období 2006 - 2012 v MA Plzeň.....	40
Tabulka 5: Rozsah komerční suburbanizace v rámci kategorií LU v MA Plzeň v období.....	42
Tabulka 6: Porovnání rozlohy změnových ploch zachycených databází CLC a databází UA v období 2006 - 2012 v MA Olomouc.....	49
Obrázek 1: Vývojová stádia organizace společnosti	11
Obrázek 2: Ukázka porovnání rozlišení výstupů z databází UA a CLC (2012)	25
Obrázek 3: Poloha MA Plzeň a Olomouc v České republice vůči významným dopravním tahům (2018) ...	28
Obrázek 4: Ukázka postupu úpravy změnové plochy CLC (2000–2006)	29
Obrázek 5: Plochy komerční suburbanizace vzniklé v MA Plzeň v období 1990 – 2006.....	35
Obrázek 6: Plochy komerční suburbanizace vzniklé v MA Plzeň v období 2006 – 2018	38
Obrázek 7: Plochy komerční suburbanizace vzniklé v MA Olomouc v období 1990 – 2006	43
Obrázek 8: Plochy komerční suburbanizace vzniklé v MA Olomouc v období 2006 – 2018	46
Graf 1: Rozvoj komerční suburbanizace v rámci kategorií sport a rekreace, infrastruktura a zemědělství v MA Plzeň a v MA Olomouc v období 1990 - 2018.....	50
Graf 2: Rozvoj komerční suburbanizace v rámci big box kategorií a jejich struktury v období 1990 – 2018 v MA Plzeň a v MA Olomouc.....	51
Mapa 1: Administrativní členění MA Plzeň a Olomouc (2016).....	27

1 Úvod

Přechodem z centrálně řízeného hospodářství na ekonomiku volného trhu byl v Česku znovu nastartován přirozený vývoj systému osídlení. Součástí tohoto vývoje je i proces suburbanizace, který se v současné době významně podílí na formování zázemí post-socialistických měst. Kromě růstu počtu obyvatel v zázemí měst a proměny jejich socioekonomické a demografické struktury, se tento proces podílí také na proměně funkčního využití území a jeho fyzické podoby (Sýkora 2003; Ouředníček 2003). K decentralizaci obytné funkce (rezidenční suburbanizace) se přidává také decentralizace některých ekonomických aktivit. Tento proces je označován jako komerční suburbanizace, někdy také jako nerezidenční suburbanizace. Ačkoliv je tento druh suburbanizace v našich podmínkách relativně nový, podle některých autorů se na formování příměstské krajiny podílí významněji než suburbanizace rezidenční. Zásadní je také jeho podíl na proměně prostorových vzorců dojížděky za prací a službami (Létal a kol. 2001; Ouředníček, Sýkora 2007; Ptáček, Szczyrba 2007). Suburbanizaci rezidenční a nerezidenční je vhodné rozlišovat, jelikož jsou oba procesy podmíněny odlišnými faktory a na jejich rozvoji se podílejí odlišní aktéři (Ouředníček, Sýkora 2007). Suburbanizací je však často myšlen zejména rozvoj zázemí měst z hlediska rezidenční funkce, zatímco rozvoj komerčních aktivit je věnována menší pozornost. Důvodem může být nedostatečná datová základna potřebná k podrobnější analýze tohoto fenoménu (Koloušek, Svoboda 2017). Jedním ze záměrů této práce je proto přispění do problematiky studia komerční suburbanizace.

Protože fenomén komerční suburbanizace, respektive suburbanizace jako takové, nemá vliv pouze na socioekonomické vztahy uvnitř metropolitních areálů, nýbrž ovlivňuje a modifikuje také přírodní složky jako je půda, ovzduší, klima, organismy či retenční schopnost krajiny, je s tímto procesem spojeno také mnoho negativ, zejména pak v oblasti životního prostředí a krajinné ekologie (Havel, Chuman 2011; Antrop 2000; Sýkora 2003; Létal a kol. 2001). Často diskutovaným problémem komerční suburbanizace je například málo regulovaný zábor kvalitních zemědělských půd. Výstavba nových komerčních objektů se totiž odehrává převážně formou výstavby tzv. na „zelené louce“, navzdory tomu, že se uvnitř kompaktní zástavby města nacházejí nevyužité prostory v podobě brownfields (Spilková, Šefrna 2010; Havel 2012).

Jelikož proces suburbanizace přináší dlouhodobé změny ve využívání krajiny člověkem, včetně rozmístění lidí a jejich aktivit v prostoru (Sýkora 2003), je nutné tomuto urbanizačnímu procesu věnovat náležitou pozornost. Lze tak činit v první řadě

tím, že bude monitorován jeho rozvoj. Monitorování tohoto procesu by eventuálně mohlo poskytnout podkladové materiály pro jeho koordinaci na regionální úrovni za účelem územního rozvoje v duchu konceptu *smart growth*¹ (Ptáček, Szczyrba 2007).

V této práci je mým hlavním cílem sledovat vývoj diferenciace komerční suburbanizace v metropolitních areálech (MA) Plzně a Olomouce v období 1990 – 2018. Výsledky analýzy by měly posloužit pro srovnání diferenciace komerční suburbanizace mezi danými MA z hlediska vývoje, celkového rozsahu zabraných ploch, struktury (převažující funkce) a také z hlediska podobných či odlišných trendů v rozmístění v rámci MA. Dále chci zjistit, do jaké míry k procesu komerční suburbanizace došlo i mimo Pražský a Brněnský metropolitní areál, na řádovostně nižších stupních sídelní hierarchie, respektive u metropolitních areálů 3. velikostní kategorie podle hodnocení jejich komplexní velikosti (Hampl, Marada 2016). Rovněž bych chtěl ověřit hypotézu o vlivu odlišné makrogeografické polohy v rámci sídelního systému Česka na rozvoj komerční suburbanizace v daných MA. Tím, že MA spadají do dvou částečně autonomních sídelních systémů, liší se míra jejich makro-regionálního vlivu. MA Plzeň se řadí do subsystému Čech, kde se projevuje silný makro-regionální vliv Prahy, zatímco MA Olomouc spadá do subsystému Moravsko-slezských středisek, jejichž makro-regionální vliv není tolik limitován (Hampl 2005). Metropolitní areály jsou oblasti, kde v současné době dochází z hlediska českého sídelního systému k nejintenzivnějším změnám (Ouředníček, Špačková 2013). Jejich význam a atraktivita vychází především z koncentrace progresivních ekonomických, politických, sociálních a kulturních aktivit v jádrech těchto MA (Hampl, Marada 2016). Můžeme tedy předpokládat, a empirické práce to i částečně dokládají (Ouředníček, Sýkora 2007; Koloušek, Svoboda 2017; Mulíček, Szczyrba 2004; Ptáček, Szczyrba 2007), že v uvedených MA nalezneme pro rozvoj komerční suburbanizace příhodné podmínky.

Práce se bude skládat ze 3 hlavních kapitol. V první kapitole bude proces suburbanizace zasazen do širšího teoretického rámce. V další části této kapitoly bude upřesněn koncept komerční suburbanizace a následně bude přiblížen na příkladu vývoje v USA a v západní Evropě. Poté bude tento proces zasazen do kontextu vývoje osídlení v Česku s důrazem na změny spojené s transformací po roce 1989. Další část poskytne rešerši dostupné literatury zabývající se fenoménem komerční suburbanizace. V druhé kapitole bude uveden metodický postup včetně popisu zdrojů dat, které byly pro tuto

¹ Jedná se o regulovanou formu suburbanizace, které lze dosáhnout například skrze územní plánování, za účelem omezení negativních socioekonomických a enviromentálních dopadů tohoto procesu (Ptáček, Szczyrba 2007).

práci využity. V metodické části budou dále vymezena zájmová území (MA) a budou zmíněny některé jejich vybrané charakteristiky. V kapitole s empirickou studií bude na základě definovaného metodického postupu zhodnocena diferenciace komerční suburbanizace v MA, které pak mezi sebou budou na základě výsledků analýzy porovnány. V závěru této práce budou shrnuta podstatná zjištění.

2 Teoretický rámec

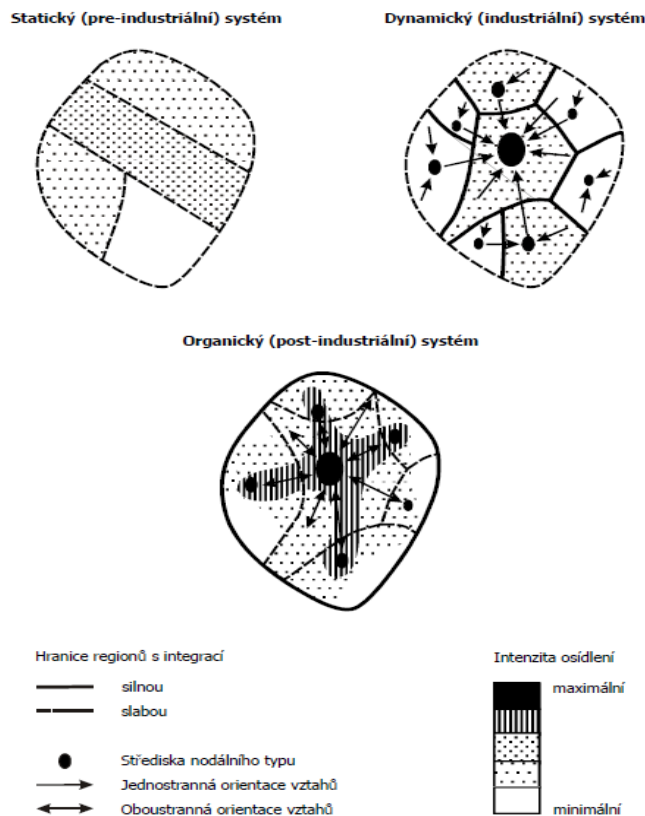
V této kapitole budou nastíněny některé přístupy a obecné modely, v rámci kterých lze proces suburbanizace zkoumat a zároveň zasadit do dlouhodobějšího vývoje osídlení. Zmíněny budou také některé pohledy, jak je možné suburbanizační proces vnímat a interpretovat. Na americkém a evropském příkladu vývoje suburbanizace bude nastíněn vývoj tohoto procesu v podmínkách volného trhu. Důraz zde bude kladen zejména na komerční složku suburbanizace a na faktory, kterými byla podmíněna. V další části této kapitoly bude suburbanizace zasazena do kontextu vývoje v období socialismu a do období po přechodu na systém volného trhu. Vývoj po roce 1989 bude charakterizován v rámci rešerše literatury prací některých autorů, kteří se procesem komerční suburbanizace zabývají, a poznatků ke kterým ve svých studiích došli. V poslední podkapitole budou diskutovány některé pozitivní a negativní dopady spojené s tímto procesem.

Podle Hampla (2005) je při výzkumu současných procesů (včetně suburbanizace) nejprve nutné zařadit je do kontextu dlouhodobého vývoje socio-geografické organizace. Na základě modelu stádií vývoje měst, navrženého Van den Bergem a kol. (1982) lze optikou této teorie nahlížet jako na jednu z etap vývoje měst (v rámci národního systému). Model navazuje na teorii stádií vývoje společnosti (Rostow 1960, cit. v Hampl 2005, s. 12), podle které se jednotlivá společenská stádia (zemědělská, průmyslová a terciární společnost) liší svojí prostorovou organizací. Etapy prostorové organizace společnosti nastiňuje obrázek 1.

Model rozlišuje čtyři vývojová urbanizační stádia, která na sebe plynule navazují: urbanizace, suburbanizace, deurbanizace a reurbanizace. Suburbanizace je druhou etapou vývoje měst a nastává, když podíl zázemí na městském regionu roste, zatímco podíl jádra klesá, a to buď proto, že jádro roste pomaleji než zázemí nebo proto, že ubývá, zatímco zázemí roste (Van den Berg a kol. 1982). Ačkoliv tento model disponují určitými

nedostatky (generalizace), představuje obecný teoretický rámec pro zařazení procesu suburbanizace do širšího vývojového kontextu (Ouředníček 2000; Posová, Sýkora 2011).

Obrázek 1: Vývojová stádia organizace společnosti



Zdroj: Hampl a kol., 1987 (s. 200)

Pro výzkum urbanizačních procesů v rámci metropolitních areálů, jakožto části sídelního systému, kterou se v této práci budu zabývat, je podle Ouředníčka a Špačkové (2013) vhodnější odkazovat se na model diferenciální urbanizace navržený Geyerem a Kontulym (1993). Podle tohoto modelu se v rámci jednoho sídelního systému odlišně vyvíjí různé velikostní kategorie měst, kdy u různých kategorií dochází současně k paralelním urbanizačním procesům. Proces koncentrace a dekoncentrace se šíří formou difuzních vln, které nejprve zasáhnou největší města sídelního systému a postupně se šíří k menším sídlům (Geyer, Kontuly 1993). Koncept diferenciální urbanizace v sobě tedy zahrnuje popis vývoje sídelního systému v rámci všech velikostních kategorií sídel. Na základě předpokladu modelu o difúzním šíření koncentračních a dekoncentračních procesů od velkých měst k menším, se můžeme domnívat, že komerční suburbanizací budou nejprve zasažena hlavní střediska MA.

Suburbanizace je proces, který zpravidla označuje prostorové rozpínání měst do okolní venkovské a přírodní krajiny, s tím, že se jedná o rozvoj zástavby, který je v porovnání s kompaktním městem rozvolněný, rozptýlený či roztroušený (Sýkora 2003). Podle Ouředníčka (2003) se jedná o druh urbanizačního procesu, během něhož se obyvatelstvo přesouvá z jádra města do jeho zázemí spolu s některými aktivitami. Pojem suburbanizace vychází z anglického slova *suburb*, což je složenina latinského základu *urb*, značící město a předpony *sub* odkazující na prostorové umístění mimo, pod či za městem. Jedná se tedy o prostor, který je z geografického hlediska oddělen od kompaktního města (Ouředníček 2008). Podle Bourna (1996) mezi znaky konceptu zpočátku patřilo oddělení ve smyslu nižšího ekonomického statusu, nedostatku politické moci nebo zranitelnosti vůči okolí a celkové absence atributů městského kulturního života. Bariéry ve formě městských hradeb a vodních příkopů byly postupně nahrazovány „bariérami“ ve formě dálničních obchvatů, zelených pásů či administrativních hranic. L. S. Bourne také poukazuje, že vhodnější název pro tento fenomén by byl „*nový sociální prostor na okraji měst*“ (Bourne 1996, s. 165), který více zdůrazňuje hlavní atributy tohoto fenoménu, což je relativní novost, oddělenost a specifická poloha (Bourne 1996). Navíc toto označení poukazuje na určitou kontinualitu a proměnlivost v čase. Podobně suburbanizaci popisují také Sultana a Weber (2014), kteří tvrdí, že na nově vzniklé suburbánní oblasti je třeba nahlížet spíše jako na dočasné stádium v pokračujícím procesu urbanizačního růstu. „*Nový sociální prostor na okraji měst*“ koresponduje také s argumentem M. Ouředníčka (2003), který konstatuje, že „*nové obyvatelstvo suburbánních lokalit s sebou nese některé zvyky, způsoby chování, trávení volného času, které mají vliv na původní obyvatelstvo předměstských oblastí*“ (Ouředníček 2003, s. 236). Tento popis suburbanizace pak platí zejména pro evropský kontext, kde suburbanizace probíhá formou výstavby ve stávajících sídlech v blízkosti velkých měst (Sýkora 2003).

Suburbanizace je poměrně komplexní proces, který je podmíněn a utvářen mnoha různými faktory, které jsou často provázané (Sýkora 2003; Bourne 1996). Důležitým impulsem pro rozvoj suburbanizace bylo podle Walkera (1981) oddělení místa pracoviště od místa bydliště, což způsobilo prostorovou diferenciaci založenou na dělbě práce v rámci co nejefektivnějšího rozmístění kapitálu v prostoru. Dalším znakem je podle něj určitá fázovitost, respektive etapovité šíření tohoto procesu. Pro suburbanizaci je charakteristický zejména proces dekoncentrace. Ten je podmíněn levnějšími pozemky, zdokonalením dopravních prostředků a volným prostorem na okraji měst. Walker (1981) tyto faktory navíc doplňuje o snižování nutnosti lokalizovat některé aktivity v blízkosti

určitých institucí a také push-pull faktory působícími buď na atraktivitu centra nebo atraktivitu okraje. Faktor zdokonalení dopravních technologií byl však většinou autorů vnímán jako zásadní, jelikož umožnil oddělení místa pracoviště a bydliště na větší, než je docházková vzdálenost.

2.1 Komerční suburbanizace

Než začnu dále pracovat s pojmem komerční suburbanizace, je nejprve nutné úžeji vymezit jeho definici a některé jeho charakteristiky, což bude obsahovat následující kapitola.

Někteří autoři (Ouředníček, Sýkora 2007) člení proces suburbanizace na rezidenční a komerční. Z tohoto členění vychází i tato práce. Rezidenční suburbanizace označuje rostoucí míru decentralizace obytné funkce v rámci MA a na jejím rozvoji se podílí zpravidla domácnosti (roli však také hrají samosprávy obcí, státní správa nebo developéři). Komerční suburbanizace představuje decentralizaci ekonomických funkcí a hlavními aktéry jsou zde ekonomické subjekty (firmy, nadnárodní společnosti, developéři, investoři). Komerční suburbanizace je navíc výrazně mladší fenomén než suburbanizace bydlení a v Česku se objevuje poprvé v druhé polovině 90. let (Ouředníček, Sýkora 2007). Walker (1981) však hovoří o decentralizaci ekonomických aktivit v podobě průmyslových komplexů na okraji měst již v druhé polovině 19. století.

Do komerční suburbanizace lze v nejširším pojetí zařadit přemísťování, nebo přímo lokalizaci nových aktivit v sekundéru (skladovací a výrobní aktivity ve formě průmyslových zón, doprava), terciéru (maloobchod, volnočasové aktivity a další služby) či kvartéru v zázemí měst (věda a výzkum) (Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013). Komerční suburbanizaci lze v zásadě definovat jako přelévání některých ekonomických funkcí z centrální části do okrajové zóny, nebo zcela mimo území měst (Ouředníček a kol. 2008). Jedná se ale o prostorově velice selektivní proces, který přináší do některých lokalit významné změny, zatímco jiné jsou opomenuty (Ouředníček, Sýkora 2007). Dopravní dostupnost je pro prostorovou diferenciaci komerční suburbanizace jeden z nejvýznamnějších faktorů (Antrop 2000; Ouředníček, Temelová 2009; Küchler, Müller, Steinmeir 2010; Dubcová, Midler 2017). Kromě dopravní dostupnosti hraje roli také dostatek volného prostoru pro výstavbu a cena pozemků (Ouředníček, Sýkora 2007; Antrop 2004). Komerční suburbanizace je tedy hnána zejména snahou firem minimalizovat náklady a zároveň disponovat co nejvýhodnější dopravní polohou (dostupnost pro zákazníky, logistika).

2.2 Suburbanizace v kontextu USA a západní Evropy

Obsahem této podkapitoly bude rozvoj suburbanizace v USA (kde tento pojem vznikl) a v západní Evropě s důrazem na komerční složku procesu. Účelem této podkapitoly je nastínění vývoj suburbanizace v prostředí volnotržního systému, kdy americký kontext poslouží jako příklad málo koordinovaného suburbanizačního procesu a poskytne tak určitou představu výrazného stupně rozvoje, kterého tento proces může dosáhnout. Kontext západní Evropy, který je nám mnohem bližší, poslouží jako příklad možného budoucího vývoje v podmínkách Česka. Rovněž zde budou shrnuty některé podstatné rozdíly mezi americkou a evropskou suburbanizací.

Ačkoliv je suburbanizace fenomén, který probíhá v mnoha zemích se systémem volného trhu, v USA začal nejdříve, měl nejdynamičtější průběh a dosáhl největšího rozsahu. K hlavnímu rozvoji suburbanizace dochází v USA po 2. světové válce, což bylo způsobeno zejména enormním nárůstem městské populace a zároveň zvyšující se životní úrovní střední třídy (možnost získání hypotéky). V neposlední řadě sehrál opět důležitou roli rozvoj dopravy a infrastruktury, což zpřístupnilo levnější a dostupnější půdu v okolí měst. (Mieszkowski, Mills 1993; Bourne, 1996; Walker 1981, Sýkora 2003; Ptáček 2002). Od 60. let se na předměstí začínají ve větší míře stěhovat také některé komerční aktivity, které byly do té doby koncentrovány výhradně v centrech měst. S postupující suburbánní výstavbou se vzdálenost do centra zvětšovala a dojíždění se tak stávalo neúnosné. Z center měst se proto za zákazníky, pracovní silou a zejména za levnějšími, rozsáhlejšími a dopravně dostupnějšími pozemky začínají stěhovat nejprve služby pro obyvatelstvo (maloobchod), následuje lehký průmysl a později se přidávají i další terciérní aktivity (kancelářské funkce, administrativa) (Ptáček 2002, Sýkora 2003, Antrop 2000; Lee, McCracken 2012). Ptáček (2002) jako další faktory, podílející se na decentralizaci komerčních aktivit uvádí polohu a kvalitu prostředí (komerční subjekty upřednostňují poklidnější a čistší prostředí v suburbiích, protože je pro zákazníky přitažlivější), daňová zvýhodnění (jednotlivé samosprávy na předměstí se snaží přilákat investory pomocí daňových úlev), liberální stavební předpisy, reprezentativnost adresy (předměstí získávají privilegium prestižní adresy na úkor centra) a aglomerační výhody (díky úpadku ztrácejí centra aglomerační výhody ve prospěch suburbií).

S pokračujícím přesunem ekonomických a obslužných funkcí se některá předměstí stávají stále více nezávislá na původním jádru aglomerace a vznikají téměř kompletní města (Sýkora 2003). Dochází tak ke vzniku polycentrických struktur, kdy se tato nová jádra svým významem téměř vyrovnávají původnímu centru aglomerace. V 80.

letech se mezi těmito nódami zvyšuje diferenciace a specializace, jenž přispívá k prostorové fragmentaci a diversifikaci zaměstnanosti v rámci metropolitního areálu. Zároveň pokračuje zvyšování jejich podílu na pracovním trhu (Ptáček 2002; Bourne 1996). Polycentrická struktura významně přispěla ke změně dojížděkových proudů mezi zaměstnáním a bydlištěm (Ptáček 2002). Původně jasně převažující směr pracovní dojížděky do centra je postupně doplňován dojížděkovým vztahem suburbium-suburbium nebo exurbium-suburbium, zatímco vztah centrum-suburbium ztrácí na intenzitě (Bourne 1996). S fenoménem utváření sekundárních jader souvisí koncept *edge-city*, neboli město na okraji (Garreau 1991). O Aplikaci tohoto konceptu v podmínkách Česka se pokusil například Nemeškal (2017) (viz podkapitola komerční suburbanizace v kontextu České republiky).

Průběh suburbanizace v Evropě se od amerického kontextu v některých ohledech do značné míry lišil (Bourne 1996). Sýkora (2003) hlavní rozdíl spatřuje v tom, že struktura sídelního systému v Evropě začala vznikat daleko dříve, a tak skrze suburbanizaci, až na některé výjimky, zcela nová sídla nevznikají. Suburbanizace se odehrává formou výstavby na okraji menších měst, nebo venkovských obcí v zázemí velkých měst (Sýkora 2003; Ouředníček 2003). Tím docházelo k jejich transformaci, nebo k jejich úplnému pohlcení rozšiřující se zástavbou okolního města (Antrop, 2004; Ptáček, Szczyrba 2007). Dalším důležitým rozdílem je přístup k územně plánovacímu systému. V USA byly územně plánovací mechanismy relativně omezené, zejména kvůli silné liberální tradici a odporu vůči centrální kontrole (Ptáček, 2002, Sýkora 2003). Co se týče rozdílů a podobností v rámci komerční suburbanizace, faktory ovlivňující decentralizaci ekonomických funkcí jako je dopravní dostupnost, suburbanizace obyvatelstva či velikost pozemků a jejich cena, hráli v Evropě i v USA téměř stejnou roli². Dále zde pracovaly faktory, které působily podobně, avšak v odlišné míře. Jedním z nich byla například dopravní dostupnost centra, kdy díky větší roli veřejné dopravy nedocházelo v evropských centrech tolik k dopravním zácpám „a tlaky na přemísťování obytné a pracovní funkce mimo centra měst, nebyly proto tak výrazné“ (Brunn, Williams 1983, cit. v Ptáček 2002 s. 68).

2 V rámci hodnocení některých rozdílných aspektů mezi americkou a evropskou suburbanizací vycházím částečně z Ptáčka (2002), který využívá vývoj suburbanizace ve Spolkové republice Německo, jako dostatečně reprezentativní příklad pro západní Evropu.

Dalším faktorem, kterým se evropský kontext lišil od toho amerického, byly omezenější možnosti suburbanizovaných obcí při lákání investorů. Obce byly navíc často omezené územně plánovací legislativou lokálního i nadlokálního významu. Také zapojení veřejné správy při zakládání nových suburbánních center za účelem odlehčení jádra aglomerace bylo odlišné od americké praxe, kde to bylo ve větší míře v rukou soukromého sektoru. Jsou zde však také faktory, které působily v evropských městech zcela opačně. Například reprezentativnost adresy či aglomerační výhody centra. Evropská města neprodělala takový úpadek jako ta americká, díky čemuž si zachovala aglomerační výhody a zároveň význam v postavení uvnitř metropolitního areálu (Ptáček, 2002). V případě Česka, respektive Prahy, dochází k nárůstu ekonomického významu centra až po roce 1989 (revitalizace). Rezidenční funkce centra začíná ustupovat funkci ekonomické, čímž se Praha přibližuje vzoru západoevropských měst (Ouředníček, Temelová 2009).

2.3 Suburbanizace v socialistickém prostředí

Smyslem této a následující podkapitoly je zasadit komerční suburbanizaci v České republice do širšího socio-ekonomického vývoje.

Suburbanizace ve Východní Evropě v období socialismu prakticky neexistovala (Ouředníček, Sýkora 2007). Po druhé světové válce, v době, kdy se ve městech západní Evropy a USA začínají výrazně projevovat dekoncentrační procesy (Walker 1981; Mieszkowski, Mills 1993; Antrop 2004), se města v zemích s centrálně plánovanou ekonomikou nachází stále v industriální fázi vývoje, která byla podle Musila (2001) uměla prodlužována. J. Musil v této souvislosti konstatuje: „*Socialistické společnosti „opakovaly“ do značné míry procesy známé z doby kapitalistické industrializace“* a dodává: „*Motivem byla snaha co nejvíce redukovat náklady energie nutné k fungování industriálně-městského typu společnosti“* (Musil 2001, s. 293). Podle Hampla (2005), znamenalo období socialismu zvláštní případ poruchy vývoje společnosti a její geografické organizace (viz obrázek 1).

Zatímco v zázemí některých amerických a západoevropských měst probíhal v druhé polovině 20. století dynamický rozvoj (rezidenčních i komerčních aktivit), zázemí socialistických měst stagnovala až degradovala (Musil 2001; Ouředníček, Sýkora 2007). Většina investic plynula do rezidenčních prostor (sídliště) a průmyslových komplexů na okraji měst.

Zázemí velkých měst byla navíc charakteristická pro koncentraci převážně zemědělské produkce a obyvatel s nižším sociálním statutem (Ouředníček, Sýkora 2007). Ačkoliv byl často růst městského obyvatelstva nižší než růst pracovních příležitostí, k rozvoji města suburbanizací nedocházelo. Nedostatek pracovních sil ve velkých městech byl nahrazován pracovní dojížděnkou obyvatel z obcí v blízkém zázemí (Szelenyi 1996; Ouředníček, Sýkora 2007; Hampl 2005).

Ačkoliv v podmínkách Česka docházelo k určitému rozvoji suburbanizace již v meziválečném období (Ouředníček, Sýkora, 2007), s nástupem centrálně řízeného hospodářství v roce 1948 se suburbanizační a metropolizační procesy zcela zastavují³. Sídlní systém je od 60. let ovlivňován tzv. střediskovou soustavou měst a obcí, v rámci které, byl preferován rozvoj menších a středních měst (později okresních) na úkor růstu kvalitativně nejvyspělejších center sídelního systému. Rovněž malé obce, které často tvořila zázemí těchto center, byly z hlediska rozvoje zcela zanedbány. Hlavním motivem zde byla snaha nivelizovat regionální rozdíly (Hampl 2005). Další faktory, které zamezovaly v rozvoji suburbanizace byly například neexistence oficiálního trhu s pozemky, či limitované soukromé vlastnictví (Ouředníček, 2003; Kupková 2003). V období centrálně řízeného hospodářství dochází tak k umělému potlačení suburbanizace a metropolizace, jakožto přirozených urbanizačních a hierarchizačních procesů ve vývoji osídlení (Hampl 2005). V rámci sociogeografické organizace však k výrazným proměnám podle Hampla (2005) nedochází, což je způsobeno setrvačností (inercií) geografických struktur. Tento jev M. Hampl vysvětluje následovně: „*Mimořádná inercie sociogeografických struktur odpovídá jednak dlouhodobému vlivu fyzikogeografických podmínek, omezené měnlivosti sítě infrastruktury a zejména dosažené extrémní diferenciace jednotek v územní intenzitě osídlení i ekonomické produkce*“ (Hampl 2007, s. 905). Hampl (2005) tedy hlavní deformaci či poruchu v rámci geografické organizace v období socialismu spatřuje v její stagnaci.

³ Metropolizace je vyšší vývojová fáze v rámci sídelního systému, která nastupuje po urbanizační fázi (Čermák, Hampl, Müller 2009).

2.4 Vývoj suburbanizace v České republice v kontextu transformace

V roce 1989 dochází k zásadní společensko-ekonomické a politické proměně v rámci přechodu z centrálně plánovaného hospodářství na ekonomiku volného trhu. Tento přechod se výrazně odráží také v geografické organizaci společnosti, kdy se začínají projevovat selektivní procesy v územní distribuci ekonomiky, v jejichž důsledku dochází k prohlubování společenských a územních nerovnoměrností (Hampl, 2005). Čermák a kol. (2009) nahlíží na transformační proces jako na zákonitou reakci na předchozí nivelizační úsilí socialistického plánování v rámci kterého, byly ideologické principy upřednostňovány na úkor principů ekonomických. Podle Hampla (2005) lze o transformaci hovořit také jako o přechodu od industriální k post-industriální organizaci společnosti (obrázek 1).

V kontextu těchto změn dochází k růstu významově nejvyspělejších středisek sídelního systému (zejména Praha a Brno) a k určitému „otevírání“ integračních procesů a jejich posunu na měřítkově vyšší úroveň (viz obrázek 1) (Hampl 2005). To v podstatě znamenalo, že s rostoucí mobilitou obyvatel se pracovní a školní dojíždka (denní i nedenní) začala odehrávat více v rámci vzdálenějších, avšak větších a významnějších center osídlení. Dochází také k procesu metropolizace, což je Hamplem a Maradou (2016) označováno za vyšší fázi urbanizačního procesu. M. Hampl charakterizuje metropolitní areál takto: *„Metropolitní areály je možno označovat za nejvýznamnější – měřítkově vyšší – prvky systému osídlení a současně i za jádra řádově vyšších regionů, v podmínkách Česka zhruba od úrovně mezoregionů“* (Hampl 2005, s. 88). Metropolizace nastupuje po urbanizační fázi, kdy je další koncentrace obyvatelstva jen omezená a z hlediska ekonomického rozvoje plní jen doprovodnou úlohu. Metropolizace v sobě zahrnuje také proces suburbanizace (Čermák, Hampl, Müller 2009).

Decentralizací rozhodovacích pravomocí a přechodem na tržní hospodářství byly nastaveny příznivé podmínky pro rozvoj prostorové dekoncentrace aktivit (Ouředníček, Sýkora 2007). Ačkoliv však byly v 90. letech bariéry znemožňující suburbanizaci odstraněny (Ouředníček 2003), k rozvoji rezidenční suburbanizace dochází zpočátku v menší míře, než se očekávalo (Čermák, Hampl, Müller 2009). Tento zpomalený rozvoj byl způsoben menšími finančními prostředky aktérů v rané fázi transformace. S postupným nárůstem životní úrovně (převážně pražských obyvatel) a se zavedením státem podporované hypotéky se však proces suburbanizace více dynamizuje (Ouředníček, Sýkora 2007). S otevřením trhu a s přílivem zahraničních investic začíná docházet také ke komerční suburbanizaci.

Tento fenomén je pro Českou republiku, na rozdíl od rezidenční suburbanizace, zcela nový a podle Ouředníčka a Sýkory (2007) se na formování zázemí měst (příměstské krajiny) podílí ve větší míře než rezidenční suburbanizace. Bližší charakteristiku tohoto fenoménu v kontextu České republiky bude obsahovat následující podkapitola.

2.5 Komerční suburbanizace v kontextu České republiky

V této podkapitole bude nastíněn vývoj komerční suburbanizace v Česku po roce 1989, spolu s některými obecnými i významnějšími trendy, na něž upozorňují autoři, kteří se tímto fenoménem dosud zabývali.

Suburbanizace nerezidenčních funkcí je proces, který zasáhl všechna významnější regionální centra Čech a Moravy, s tím, že nejdynamičtější průběh měl v zázemí Prahy, následovaného zázemím Brna (Chuman, Romportl 2008; Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013). K dynamickému rozvoji však došlo i mimo metropolitní areály. Podle Ptáčka, Szczyrby a Šimáčka (2013) má nerezidenční suburbanizace (stejně jako rezidenční) tendenci etapovitého procesu, který s různým načasováním a v různé intenzitě zasahuje jednotlivé části sídelního systému ČR. ohledně vývoje komerční suburbanizace v rámci nižších hierarchických stupňů sídelního systému. O výraznějším rozvoji komerční suburbanizace můžeme v České republice hovořit až od konce 90. let. Většina autorů se shoduje na významné roli maloobchodní funkce, která se v rámci komerční suburbanizace projevila jako první a měla dynamický a často slabě koordinovaný rozvoj (Spilková, Šefrna 2010; Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013). Ptáček a Szczyrba (2007) dělí vývoj maloobchodu po roce 1990 do čtyř období, během nichž se začíná rozšiřovat daný typ obchodního řetězce (1995: síť supermarketů, 1997: síť velkoobchodů, 1998: síť hypermarketů, 1998: síť obchodních center) Podle kolektivu autorů Ptáček, Szczyrba Šimáček (2013) odpovídalo šíření maloobchodní sítě sídelní hierarchii, kdy velikost maloobchodní jednotky odpovídala velikosti sídla. Šíření maloobchodní sítě zároveň odráželo změny ve spotřebním chování české populace po roce 1989 (Szczyrba 2005).

Zatímco v první polovině 90. let docházelo k decentralizaci a k dekoncentraci maloobchodu, v druhé polovině dochází v některých lokalitách k jeho shlukování. Ptáček a Szczyrba (2007) nahlíží na tyto lokality jako na možné zárodky vzniku sekundárních jader. Tento trend přispěl k transformaci mono-centrické struktury socialistických měst (Mulíček, Szczyrba 2004; Ouředníček, Sýkora 2007).

Podle Ouředníčka a Sýkory (2007) je koncentrace firem v jedné lokalitě často podmíněná kompetičně orientovanou strategií těžit z aglomeračních výhod. Tyto sekundární jádra navíc vznikají ve strategické poloze mezi centrem (pracovní síla, spotřebitelé) a populačně rostoucí suburbánní zónou, proto se očekává, že zde v budoucnu bude počet pracovních příležitostí narůstat. Ouředníček a Sýkora (2007) dále argumentují, že by tento trend mohl vést k polarizaci mezi sekundárními jádry a centrem aglomerace, jelikož převážná část pracovních míst se v sekundárních jádrech generuje v oblasti maloobchodu a skladování, zatímco pozice v oblasti kvartéru a vyspělého terciéru zůstávají v centru aglomerace. V budoucnu se však předpokládá, že se do suburbánní zóny začnou ve větší míře lokalizovat také kancelářské komplexy a služby náročnější na kvalifikovanou pracovní sílu (Ptáček, Szczyrba 2007). Koloušek (2013) tento trend již potvrdil u některých obcí v rámci výzkumu komerční suburbanizace v pražském MA.

V debatě o utváření sekundárních jader uvnitř MA mnoho autorů odkazuje na koncept *edge-city*, jelikož však tento koncept vychází z podmínek amerických měst (daleko větší rozsah suburbanizace), jsou zejména kvantitativní kritéria pro splnění charakteristik *edge-city* velmi vysoká a pro podmínky České republiky těžko dosažitelná (Nemeškal 2017). Podle Gerreaux (1991) musí zahrnovat minimálně: 456 000 m² kancelářských prostor a 56 000 m² maloobchodních prostor. V České republice je vhodnější používat pojem *city edge* nebo *edge-of-city*, jelikož nově vznikající centra jsou stále silně napojená a závislá na původním jádru aglomerace (Ouředníček, Sýkora 2007). Nemeškal (2017) se koncept *edge-city* pokusil ve své studii aplikovat na okolí pražského letiště Václava Havla, a ačkoliv nebylo možné tuto lokalitu přesvědčivě označit za *edge-city*, bylo poukázáno na ekonomický potenciál z hlediska pracovní dojížděky a zároveň na rostoucí zastoupení pozic s vyšší požadovanou kvalifikací.

Na rozdíl od maloobchodu byl rozvoj suburbanizace průmyslových zón dlouhodobě a systematicky podporován státem, obcemi a regiony. Hlavním motivem zde byla snaha přilákat zahraniční investory a vytvářet pracovní místa v regionech (Ouředníček, Sýkora 2007; Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013). Jednotlivé obce tak mohly čerpat státní dotace při zakládání průmyslových zón na okrajích měst (*greenfield development* neboli rozvoj formou výstavby na zelené louce). Jelikož zázemí Prahy představovalo výhodnější podmínky pro rozvoj maloobchodu (významný regionální trh), logistiky, skladování (dopravní uzel, centrální poloha v rámci České republiky) a kancelářských funkcí (instituce, ředitelství), omezoval se rozvoj průmyslových zón na jiná města (Brno, Plzeň, Olomouc). Kromě průmyslových zón vznikají v zázemí měst také logistická centra a technologické parky (Český technologický park v Brně, CTPark

Brno South). Zde se však spíše než o tvorbu velkého počtu pracovních míst, jedná o navýšení přidané hodnoty a vytváření kvalifikovaných pracovních pozic (Ouředníček, Sýkora 2007; Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013). Podobně jako u maloobchodu dochází u některých firem v rámci průmyslu k relativní koncentraci na úrovni MA. Podle Mulíčka a Szczyrby (2004) jsou tyto firmy často spojeny v rámci dodavatelského řetězce (společný odběratel).

2.6 Dopady komerční suburbanizace v Česku

Smyslem této podkapitoly je zhodnotit některé negativní, případně pozitivní aspekty vlivu rozvoje komerční suburbanizace na zázemí měst, čímž bych chtěl více zdůraznit relevanci výzkumu tohoto procesu. Podkapitola zároveň rozvíjí hodnocení negativních dopadu komerční suburbanizace, které bylo stručně zmíněno v úvodu této práce.

Negativ spojených s komerčních suburbanizací je poměrně mnoho, a proto zde uvedu pouze ty nejčastěji diskutované. Podle Ouředníčka a Sýkory (2007) se negativní dopad komerční suburbanizace projevuje především v navýšení dopravní zátěže v MA, způsobené zejména nekompaktním rozvojem suburbanizace (*unregulated sprawl*). To se projevuje v podobě tvorby kolon, navýšení výdajů na údržbu infrastruktury či ve zhoršení kvality prostředí (zvýšení hluchnosti, zhoršení ovzduší) (Ptáček, Szczyrba 2007). Například transformace maloobchodní sítě způsobila, že mnoho obyvatel z centra i zázemí dojíždí za službami na okraj měst, a jelikož jsou tyto lokality slabě dostupné veřejnou dopravou, využívají k přepravě automobil.

Suburbanizace se na zintenzivnění dopravní zátěže podílela také prostřednictvím proměny prostorového vzorce dojížděky mezi zaměstnáním a bydlištěm, kdy vzniká tzv. „*prostorový mišmaš*“. Bohatší obyvatelé ze suburbánní zóny dojíždí do centra za lépe placenými pracovními příležitostmi (kancelářské pozice), zatímco hůře placené pozice v maloobchodu a skladování na okraji jsou obsazovány obyvateli z centra a z blízkých obcí v regionu (Ouředníček, Sýkora 2007). Vysoká frekvence nákladní dopravy je v Česku navíc umocněná dopravně výhodnou geografickou polohou v rámci centrální Evropy, novými investicemi do dálniční sítě a také liberálními opatřeními vůči dopravním společnostem. Navýšení dopravní frekvence v rámci metropolitních areálů se však neprojevilo pouze u hlavních dopravních tahů, ale i u vedlejších suburbánních silnic (Ouředníček, Temelová 2009). Což lze, dle mého názoru, do určité míry vysvětlit právě rozvojem komerční suburbanizace v MA.

V oblasti životního prostředí se jeví jako významný problém zejména málo kontrolovaný zábor kvalitních zemědělských půd (Spilková, Šefrna 2010; Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013), a to i přesto, že se uvnitř kompaktní zástavby měst nachází dlouhodobě nevyužité plochy v podobě tzv. brownfields (opuštěné průmyslové, zemědělské, dopravní či obchodní areály). Ačkoliv se z hlediska trvale udržitelného jeví jako rozvoje revitalizace brownfields ideální cesta, z hlediska ekonomického je pro soukromý kapitál rozvoj na zelené louce daleko jednodušší a méně nákladný (Sýkora 2003; Spilková, Šefrna 2010). Kromě znehodnocování ZPF (zemědělský půdní fond) se komerční suburbanizace negativně projevuje také v ekologické stabilitě krajiny a jejím krajinném rázu (fragmentace původních biotopů, ovlivňování organismů, estetická degradace, snížení krajinné diverzity atd.) (Havel, Chuman 2011; Létal, Smolová, Szczyrba 2001).

Důvod, proč měl rozvoj komerční suburbanizace v Česku horší dopady na trvale udržitelný rozvoj v zázemí měst, než tomu bylo ve státech Západní Evropy, byla zejména nepřipravenost českých měst na dynamické změny spojené s transformací a zejména pak neprofesionalita a nedostatek zkušeností místních samospráv (Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013; Ouředníček, Temelová 2009). Příčinu lze také hledat v příliš benevolentní legislativě a její celkové nepropracovanosti. Například v rámci maloobchodu jsou v režimu EIA (Environmental Impact Assessment) posuzovány pouze objekty větší než 3000 m². Výstavbě menších obchodních jednotek de facto nestojí nic v cestě (Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013).

V rámci pozitivních dopadů komerční suburbanizace lze hovořit o určitém ekonomickém rozvoji obcí, kde k procesu dochází. Lze uvést například vznik nových pracovních příležitostí nebo příliv investic, které obec může využít pro její zvelebení a údržbu (Ouředníček 2005). Ouředníček a Temelová (2009) však poukazují, že daňové příjmy v obcích zasažených suburbanizací často nepokrývají zvýšené výdaje spojené s tímto procesem. Podle Nemeškala (2017) je také důležité položit si otázku, zda se opravdu jedná o přínos nebo o kompenzaci, a zda není počet nově vytvořených pracovních míst spíše marginální, včetně toho o jaké pracovní pozice se jedná.

3 Metodika

Nejprve bude charakterizován metodický přístup aplikovaný v této práci. V další části budou uvedeny použité zdroje dat. V metodické části budou dále vymezeny zájmová území MA a některé jejich vybrané charakteristiky, relevantní z hlediska komerční suburbanizace. V další části bude popsán postup, který vedl k získání potřebných dat, včetně některých úprav, nezbytných pro realizaci analýzy. V poslední části bude popsán analytický postup, v jakém bude empirická studie na základě získaných dat prováděna.

3.1 Metodický přístup

Obsahem této podkapitoly bude uvedení přístupu, který bude v této práci uplatňovat. Dále zde budou zmíněny některé další metodické postupy, v rámci kterých, lze k výzkumu komerční suburbanizace přistupovat.

Při výzkumu suburbanizace lze uplatňovat odlišné přístupy, například s ohledem na využití odlišných zdrojů dat. Ačkoliv jsou datové zdroje využitelné pro výzkum komerční suburbanizace omezenější než pro výzkum suburbanizace rezidenční, existují informační zdroje, kterými lze fenomén komerční suburbanizace relativně dobře postihnout. Příkladem může být databáze krajinného pokryvu Corine Land Cover, kterou ve svých studiích využili například Tomáš Chuman a Dušan Romportl (2008, 2010). Výsledky jejich prací nabízí ucelený makro pohled na vývoj komerční suburbanizace v ČR. Někteří autoři přistupují ke studiu komerční suburbanizace skrze analýzu statistických dat, například sledováním změn pracovních příležitostí v jednotlivých administrativních jednotkách, kdy změna v prostorové distribuci pracovní funkce může poukazovat na rozvoj komerční suburbanizace. Tuto metodu využili ve svých pracích například Ouředníček a Sýkora (2007), Mulíček a Szczyrba (2004) nebo Svoboda (2017).

Jiní autoři se naopak zaměřují na lokální úroveň, kdy hodnotí zejména morfologii a prostorovou diferenciaci komerční suburbanizace v rámci MA. Zdroje dat využitelné pro tento přístup jsou různé, jedná se například o ortofoto mapy (porovnávání archivních ortofotomap), terénní šetření, nebo zdroje dat, které nemají charakter oficiálních statistik (územní plány, monitoring trhu). Tento přístup uplatnily například Ptáček, Szczyrba (2007), Ptáček, Szczyrba, Šimáček (2013), Spilková, Šefrna (2010) nebo opět autoři Ouředníček a Sýkora (2007), kteří ve své práci v rámci výzkumu suburbanizace u MA Prahy a Brna zkombinovali regionální (agregátní ukazatelé) a lokální přístup (jednotlivé lokality).

Podobnou metodiku zvolili také Koloušek a Svoboda (2017), kdy distribuci komerční suburbanizace zkoumali nejprve v rámci celé suburbánní zóny Prahy a následně na úrovni několika vybraných obcí. Tento přístup nejvíce vyhovuje cílům mé práce, a proto jej bude uplatňovat v analytické části. Jelikož však bude analýza zahrnovat celé území MA, jakožto prostorově rozsáhlých území, budu v této práci uplatňovat spíše regionální úroveň, doplněnou o bližší pohled na některé lokality, nejvýrazněji zasažené komerční suburbanizací.

3.2 Datové zdroje

Tato podkapitola bude obsahovat popis datových zdrojů, které jsem pro výzkum komerční suburbanizace v MA Plzeň a Olomouc využil. V této části budou více přiblíženy databáze Corine Land Cover (CLC) a Urban Atlas (UA), které zde budou zároveň srovnány z hlediska vhodnosti pro účely výzkum práce.

3.2.1 CORINE Land Cover a Urban Atlas

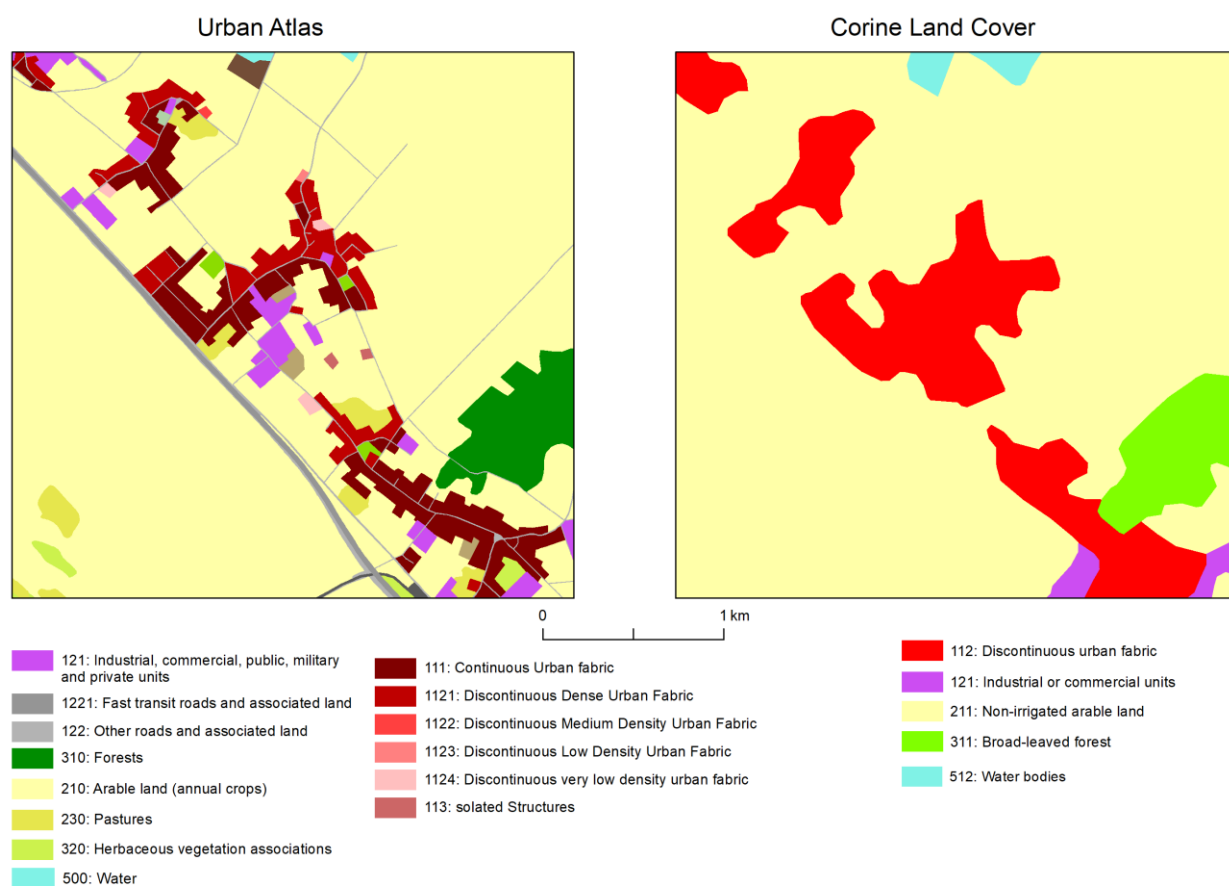
Jako hlavní zdroj dat budu v této práci využívat datové sady krajinného pokryvu CORINE Land Cover a Urban Atlas. Obě tyto datové sady jsou volně dostupné ze stránek evropského programu Copernicus (2018), zaměřeného na poskytování prostorových dat v rámci území všech členských států EU. CORINE Land Cover (CLC) byla vytvořena prostřednictvím automatizované klasifikace družicových snímků doplněné ruční revizí dat. Začala vznikat již v roce 1985 (referenční rok 1990) a následně byla aktualizována v letech 2000, 2006, 2012a aktuálně také 2018. Časový rozsah této databáze tedy umožňuje sledovat proměny krajinného pokryvu v rozmezí 28 let, což z CLC činí bohatý datový zdroj pro účely monitoringu a hodnocení vývoje krajiny. Další výhodou je poměrně detailní klasifikace kategorií land-use, včetně kategorií relevantních pro výzkum komerční suburbanizace. Nevýhodou CLC je však relativně nízké rozlišení (minimální mapová jednotka je 25 ha), databáze proto zachycuje pouze plošně rozsáhlejší objekty, respektive areály (viz obrázek 2).

Urban Atlas (UA) je naproti tomu databáze s velice podrobným rozlišením krajinného pokryvu (nejmenší mapová jednotka je 0,25 ha) (viz obrázek 2). Tato databáze vznikala semi-automatickou klasifikací družicových snímků (SPOT5) s velkým rozlišením pro měřítko 1:10 000. UA díky svému vysokému rozlišení a komplexitě představuje cenný materiál nejen pro hodnocení dosavadního rozvoje městských

aglomerací, ale také pro identifikaci rizik (hrozba záplav, nové infrastrukturální potřeby) či příležitostí v území (lokality vhodné pro budoucí rozvoj).

Jelikož však databáze UA vznikla teprve v roce 2006 a nejnovější aktualizace jsou pouze za rok 2012, informace o vývoji krajinného pokryvu jsou k dispozici pouze za relativně krátké časové období 6 let. Dalším nedostatkem UA oproti CLC je omezené územní pokrytí koncentrující se pouze na aglomerační areály větších Evropských měst (více než 100 000 obyvatel) (Český kosmický portál 2018; Copernicus 2018).

Obrázek 2: Ukázka porovnání rozlišení výstupů z databází UA a CLC (2012)



Zdroj: Urban Atlas 2012, Corine Land Cover 2012, vlastní zpracování

Jak CLC, tak UA tedy disponují určitými výhodami a zároveň nevýhodami. Důležité však je, že obě databáze umožňují analyzovat krajinný pokryv a jeho změny na úrovni různých územních celků v rámci většiny evropských států (v případě UA pouze u MA splňující velikostní kritérium). Díky standardizované podobě kategorií land-use je navíc možné analyzovaná území mezi sebou porovnávat, a to jak z hlediska současného stavu, tak z hlediska vývoje. Jelikož obě databáze obsahují data za období 2006 a 2012, bude možné porovnat rozdílný rozsah identifikovaných změnových ploch. Vzhledem k přesnějšímu rozlišení databáze Urban atlas je jisté, že rozsah zachycených komerčních

ploch v ní bude větší. Otázkou je, o kolik větší tento rozsah bude. Výsledky komparace by eventuálně mohli posloužit jako podklad pro odhad zpřesnění rozsahu komerční suburbanizace v ostatních obdobích (1990 – 2000, 2000 – 2006, 2012 – 2018), která zachycuje pouze databáze CLC.

3.2.2 Ostatní zdroje dat

Kromě databází krajinného pokryvu CLC a UA je pro účely této práce nutné využít i jiné datové zdroje. Databáze Urban Atlas totiž nepokrývá celá území metropolitních areálů. Ačkoliv oba MA kritérium pro zpracování krajinného pokryvu splňují, jejich vymezení, která jsem převzal od Hampla a Marady (2016), se neshoduje s vymezením tzv. městských funkčních oblastí (Functional Urban Areas). Například u MA Olomouce bylo pokrytí UA pouze z 56 %. Naopak pokrytí MA Plzně je téměř kompletní. Pro identifikaci změnových ploch v území mimo pokrytí databází UA jsem využil databázi Imperviousness (2006 – 2009). Jedná se o rastrový dataset zachycující prostorové rozmístění nepropustných ploch na zemském povrchu. Velikost pixelu je 20 m a nejmenší mapová jednotka je 0,04 ha, což by mělo databázi Urban atlas dostatečně substituovat.

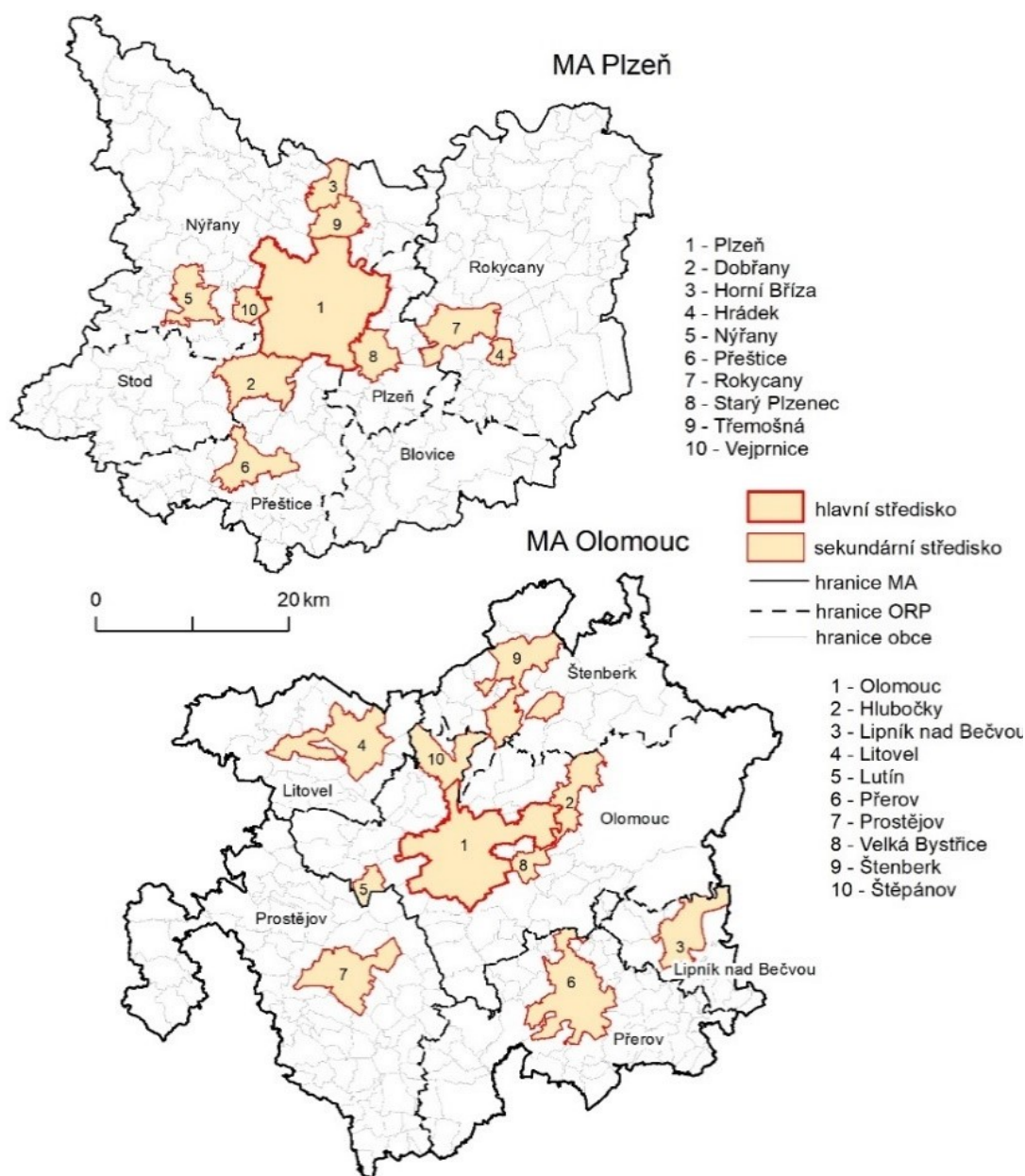
Extrahováním nově zastavěných ploch za období 2006 – 2012 umožnilo nalézt potenciaální plochy komerční suburbanizace, které jsem následně identifikoval pomocí archivních ortofoto map (ČÚZK 2018). Tento postup by šel pravděpodobně využít i pro jiná území, která nejsou pokryta UA. Jednalo by se však o časově náročný proces (v závislosti na rozlehlosti území). Pro zařazení komerčních ploch do příslušné kategorie LU v rámci segmentu komerční suburbanizace jsem využil webové portály: Kurzy.cz - obchodní rejstřík (2018), Firmy.cz (2018), Google Maps.com (2018) (odkazy na stránky jednotlivých firem).

3.3 Vymezení zájmového území

Obsahem této podkapitoly bude nejprve zdůvodnění výběru konkrétního vymezení metropolitních areálů. V následující části pak bude uvedeno zdůvodnění výběru daných MA (Plzeňský, Olomoucký). MA budou popsány z hlediska některých jejich polohových a socio-geografických charakteristik, které by eventuálně mohli mít vliv na rozvoj komerční suburbanizace.

Ačkoliv způsobů, jak vymezit metropolitní areál existuje více, rozhodl jsem se vycházet z vymezení navrženém autory Hampl a Marada (2016). Důvodem zde byla relativní aktuálnost a také územní rozsah zahrnující dostatečně široké zázemí měst Plzeň a Olomouc. To do jisté míry zajišťovalo lepší podmínky pro komplexnější podchycení prostorového rozmístění komerční suburbanizace. Jako zásadní kritérium pro vymezení MA zvolili autoři dosažení vysoké územní koncentrace obyvatelstva a ekonomiky a současně existence vysoké míry vnitřní funkční propojenosti mezi prvky MA.

Mapa 1: Administrativní členění MA Plzeň a Olomouc (2016)



Zdroj: Hampl, Marada (2016), ArcČR500, vlastní zpracování v programu ArcMap

Základní kostra daných MA je tvořena integrovaným systémem středisek (viz mapa 1), mezi kterými existují silné oboustranné vztahy ve smyslu dojížděkových kontaktů, a zároveň zde existuje hierarchie ve smyslu vztahu sekundárních středisek k hlavnímu jádru metropolitního areálu (Hampl, Marada 2016). Jako základní stavební jednotku použili Hampl a Marada (2016) ORP neboli obce s rozšířenou působností, které podle nich představují elementární, relativně organické, sociogeografické celky subregionální až mikroregionální úrovně.

3.3.1 Charakteristika vybraných polohových a socio-geografických aspektů zájmových území

Metropolitní areály Plzeň a Olomouc jsem vybral záměrně pro jejich relativně podobnou velikost (populační i územní) a zároveň pro jejich odlišnou makrogeografickou polohu v rámci ČR i v rámci sídelního systému. Odlišné jsou MA také z hlediska fyzicko-geografického. Území MA Plzeň se z velké části rozkládá v oblasti Plazské a Švihovské pahorkatiny (částečně sem zasahují i Brdy), kvůli čemuž je zde členitější reliéf a vyšší průměrná nadmořská výška. Podle Koppa a kol. (2013) je využití území v zázemí Plzně ovlivněné radiální dostředivou sítí plzeňských řek a jejich údolí, které vytváří přírodní předpoklady pro souměrné radiální rozložení příměstské zástavby. Naproti tomu rozvoj výstavby v zázemí Olomouce není reliéfem nijak zvlášť omezován, protože se většina území MA nachází v nížině Hornomoravského úvalu. Určitou fyzickou-geografickou bariéru zde představují Nízké Jeseníky nacházející se v severovýchodní části území, kde je hustota sídel nižší a větší část území pokrývají lesy. Navíc se zde nachází vojenský újezd Libavá.

Jak dokládá tabulka 1, z hlediska socio-geografického existují mezi danými MA také určité nerovnoměrnosti. MA Olomouc převyšuje MA Plzeň počtem obyvatel, hustotou zalidnění i počtem pracovních příležitostí. Podle indexu vývoje však MA Plzeň zaznamenal v období 1991 – 2011 význačnější nárůst počtu obyvatel i pracovních příležitostí než MA Olomouc, což podle Hampla a Marady (2016) řadí MA Plzeň k metropolitním areálům relativně rozvinutým, zatímco rozvoj u MA Olomouc hodnotí spíše jako neutrální. Dohromady se metropolitní areály podílí na 7,13 % populace Česka a na 7,33 % evidovaných pracovních příležitostí. Naproti tomu rozlohou zabírají MA pouze 6 % Česka. To koresponduje s Hamplovým tvrzením o největší územní koncentraci ekonomiky a obyvatelstva v rámci metropolitních areálů (Hampl 2005).

Tabulka 1: Přehled vybraných socioekonomických a vývojových ukazatelů za MA Plzeň a Olomouc v období 1991 – 2011

	Metropolitní areál	
	Olomoucký	Plzeňský
Území (km ²)	2 525	2 217
Počet trvale bydlících (2011)	405 800	342 000
Podíl na Česku v (%)	3,87	3,26
Hustota zalidnění (obyv./ km ²)	160,71	154,26
Počet evid. pracovních příležitostí (2011)	170 300	156 500
Podíl na Česku v (%)	3,82	3,51
Index vývoje obyvatelstva 1991 – 2011 v (%)	97,00	101,00
Index vývoje pracovních příležitostí 1991 – 2011 v (%)	98,00	107,00

Zdroj: Hampl, Marada (2016), vlastní zpracování

V případě vlivu mezoregionálních center (neboli mikroregionů 2. stupně), došlo v období 1991 – 2001 k zvětšení vlivu jejich vlastního zázemí (denní dojíždka) a k nárůstu koncentrace vývojově vyšších funkcí (Hampl 2005). Do této velikostní kategorie spadají také města Plzeň a Olomouc. V případě Plzně se jedná o středisko v sídelním systému Čech, u kterého došlo k určitému potlačení velikosti meziregionálního vlivu ve prospěch Prahy. Olomouc naopak spadá do systému středisek moravsko-slezských, které nejsou přímými konkurenty Prahy, a tak nebyl jejich mezoregionální vliv tolik limitován (Hampl 2005). Otázkou tedy je, zda se relativně odlišná pozice těchto dvou MA v sídelním systému na jedné straně a celkové posílení autonomie center na mikroregionální úrovni na straně druhé, projevilo v rozvoji komerční suburbanizace.

Další aspekt v kontextu socio-geografické regionalizace, který by mohl mít vliv na diferenciaci rozvoje komerční suburbanizace, je počet sekundárních středisek, které disponují vlastním zázemím. U MA Olomouc jsou to střediska Přerov, Prostějov a Litovel. U MA Plzně jsou to pouze Rokycany (Hampl 2005). Z hlediska pracovní funkce/dojíždky lze říci, že metropolitní areál Plzeň je více integrován hlavním jádrem aglomerace. V MA Olomouc si některá sekundární střediska zachovala určitou autonomii. Do jisté míry lze proto předpokládat, že distribuce komerční suburbanizace u MA Plzeň bude více koncentrována do hlavního jádra metropolitního areálu než u MA Olomouc.

Co se týče dopravní polohy, hlavní tranzitní osu MA Plzně představuje dálnice D5 procházející metropolitním areálem východo-západním směrem. Ta zajišťuje dobré dopravní spojení s Prahou, a také s některými velkými bavorskými městy (Amberg, Norimberk, Erlangen) (Mapy.cz 2018). Další důležité dopravní tahy představují mezinárodní silnice E53 propojující MA Plzeň s Regensburgem a s blízkým pohraničím Bavorska, a dále pak rychlostní silnice E49, která se táhne v severo-j jižním směru v ose Karlovy Vary – České Budějovice (viz obrázek 3). Všechny tyto dopravní tahy se sbíhají v hlavním jádru metropolitního areálu, kde jsou tak nastaveny potencionálně příznivé podmínky pro rozvoj komerční suburbanizace. Pozici MA Olomouc v dopravní síti lze charakterizovat těsnějším propojením s ostatními většími (moravskými a slezskými) městy (Zlín, Brno, Ostrava). Dopravní spojení MA bylo navíc zlepšeno dokončením dálničních úseků D46 a D44, zajišťující plynulejší napojení na dálnici D1. Kromě zlepšení dopravní dostupnosti do Brna, Ostravy či Hradce Králové došlo také ke zlepšení dostupnosti blízkých zahraničních aglomerací (Katowice, Vídeň, Bratislava). Dálniční síť je oproti MA Plzeň hustější (zejména díky úsekům D46 a D35), a proto dostupnější pro více středisek.

Obrázek 3: Poloha MA Plzeň a Olomouc v České republice vůči významným dopravním tahům (2018)



Zdroj: ArcČR500; CEDA, ŘSD, vlastní zpracování v programu ArcMap

3.4 Postup analýzy

Prostorová data za plochy komerční suburbanizace jsem získal z databází CLC a UA, respektive výběrem ze změnových ploch v cílových územích, které jsou na webových stránkách Copernicus (2018) k dispozici samostatně. Ze změnových ploch jsem vybral ty, jejichž kategorie land-use lze považovat za relevantní pro výzkum komerční suburbanizace. Tyto kategorie jsem zvolil na základě prací autorů Chumana a Romportla (2008, 2010). Jednalo se o kategorie s kódem 121 (průmyslové a obchodní areály), 122 (silniční a železniční síť, včetně souvisejících ploch) a 142 (sportovní a rekreační plochy). Z databáze UA jsem vybral stejné kategorie (shodné kódování kategorií jako u CLC). Tento krok měl vést především k identifikaci zájmových ploch.

Tímto postupem jsem z databáze CLC získal čtyři vrstvy komerčních ploch za průřezová období (1990 – 2000, 2000 – 2006, 2006 – 2012, 2012 – 2018) a jednu vrstvu z databáze UA za období 2006 – 2012. Jelikož však databáze CLC pracuje s nízkým rozlišením, vymezení změnových ploch bylo často nepřesné a bylo nutné je upravit ruční editací. K tomuto účelu bylo v některých případech nezbytné využít archivní ortofoto mapy. Zejména pak v případech, kdy nově vzniklá plocha navazovala na stávající zástavbu a nebylo zřejmé, kolik území bylo zabráno novou výstavbou. Srovnáním archivních ortofotomap za příslušná období pak bylo možné určit skutečný rozsah nově zabraných ploch (viz obrázek 4). U databáze UA nebylo ve většině případů nutné plochy nijak upravovat.

Obrázek 4: Ukázka postupu úpravy změnové plochy CLC (2000–2006)



Zdroj: Corine Land Cover 2006; ČÚZK,

*http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ORTOFOTO_ARCHIV/WMSservice.aspx?, vlastní zpracování
v programu ArcMap*

Je potřeba také zmínit, že ne všechny plochy identifikované databází CLC byly do analýzy zahrnuty. Některé plochy totiž nesplňovali charakteristiky komerční suburbanizace (lokalizace na okraji, nebo mimo kompaktní zástavbu). Do analýzy nebyly zahrnuty ani změnové plochy, které se nacházely v oblasti s již existující zástavbou. Tyto prostory často prošly výraznými fyzickými proměnami, důsledkem čehož byly v databázi CLC zaznamenány jako změny ve využití krajinného pokryvu. Je možné, že v některých těchto případech se jednalo o relokaci firmy včetně jejích aktivit do nového objektu, což vedlo ke změně funkčního využití daného prostoru. Tento proces by pak bylo možné považovat za součást komerční suburbanizace. Ověřit tuto hypotézu by však vyžadovalo výzkum na lokální úrovni.

Další metodický krok představoval rozřazení komerčních ploch podle konkrétní funkce (kategorie LU). Rozřazování ploch do kategorií land-use jsem prováděl na základě dostupných informací o účelu objektu uvnitř dané změnové plochy (hlavní aktivity firmy či instituce vlastníci objekt) z webových portálů (Kurzy.cz; Firmy.cz; Google-Maps.com – ze stránek jednotlivých firem). Rozsáhlejší plochy, ve kterých se současně nacházelo více objektů různé kategorie využití, bylo potřeba rozdělit. Tento krok jsem prováděl na základě družicových snímků v podrobnosti, která odpovídala měřítku analýzy (1:5000). Kategorie komerční suburbanizace jsem se snažil vymezit na základě relevance k procesu komerční suburbanizace a na základě metodických postupů aplikovaných v předchozích výzkumech (Chuman, Romportl 2008; Koloušek, Svoboda 2017). Rozhodl jsem se určit tyto kategorie: a) obchod, b) průmysl, c) logistika, d) služby, e) vyspělé služby, f) věda a výzkum, g) sport a rekreace, h) infrastruktura, ch) zemědělství. Seznam kategorií land-use, včetně jejich definic, obsahuje tabulka 2. První 3 kategorie lze považovat z hlediska výzkumu komerční suburbanizace za stěžejní a lze je také označit jako *big-box* kategorie (velkoplošná „krabicová“ zástavba, jak ji definuje např. Svoboda 2017). Kategorii vyspělé služby jsem vyčlenil z kategorie služeb za účelem větší podrobnosti analýzy. Důvodem byla také snaha postihnout kancelářské funkce či jiné obory vyžadující kvalifikovanější pracovní sílu.

Tabulka 2: Seznam kategorií funkčního využití ploch a jejich definic

Kategorie LU	Zahrnuté aktivity
Obchod	Veškeré velkoobchodní a maloobchodní objekty (supermarkety, obchodní centra, hypermarkety, hobbymarkety, autosalony, prodej nábytku atd.)
Průmysl	Průmyslová výroba a skladování, produkce zboží
Logistika	Sklady, distribuční objekty
Služby	Odpadové hospodářství (čistírny odpadních vod, sběrné dvory), pohostinství, stavebnictví, služby občanského vybavení (školy, školky), technické služby (autoservis, pronájem stavební, zemědělské a jiné techniky), čerpací stanice atd.
Vyspělé služby	Zdravotnictví, finanční služby (bankovníctví, finanční poradenství), pojišťovnictví, veřejnosprávní objekty (úřady státní správy/samosprávy), odborné služby (právnícké agentury, realitní makléřství atd.)
Věda a výzkum	Vědecko-technické a vzdělávací instituce (vysoké školství, vědecko-technické parky, výzkumné a vývojové objekty, inovační centra)
Sport a rekreace	Objekty určené ke sportu, trávení volného času a k rekreaci (sportovní areály, stadiony, koupaliště, golfové hřiště atd.)
Zemědělství	Zemědělská výroba, chov zvířat atd.
Infrastruktura	Dálniční a silniční síť

Zdroj: vlastní návrh

V následujícím kroku jsem jednotlivé plochy obsahující informace o plošném rozsahu a typu kategorie komerční suburbanizace převedl na body, které bylo v mapových výstupech snazší vizualizovat. Každý jednotlivý bod odpovídá tedy ploše zahrnující objekt, či objekty (včetně přilehlých ploch) s totožným typem využití (kategorie LU).

Rozsah a diferenciaci komerční suburbanizace v jednotlivých MA budu zkoumat na základě analýzy prostorových dat (lokalizace, plošný rozsah, typ využití a období vzniku komerčních ploch).

Pro zjednodušení interpretace bude vývoj sledován na základě dvou období. První sledované období bude od roku 1990 do roku 2006. Druhé období bude v rozmezí od roku 2006 do roku 2018. Období budou za účelem podrobnějšího podchycení vývoje, rozdělena na dvě kratších podobdobí, která odpovídají průřezovým obdobím změnových ploch získaných z databáze CLC. V následující části budou výsledky empirické studie diferenciace komerční suburbanizace ve vybraných MA porovnány. Vzhledem k tomu, že databáze UA poskytuje pouze data za jedno průřezové období (2006 – 2012), bude se analýza vývoje skládat pouze z dat získaných z databáze CLC. Objektivita srovnání by byla zahrnutím výsledků z UA narušena. Prostorová data získaná skrze databázi Urban atlas budou využita pro komparaci s daty z databáze CLC za příslušné období 2006–2012. Data budou zároveň využita pro doplnění rozvoje v období 2006 – 2012.

Kategorie infrastruktura, zemědělství a sport a rekreace nebudou analyzovány dohromady s big-box kategoriemi a kategorií služeb, respektive jejich kvantitativní rozsah bude hodnocen zvlášť. Kdybychom je zahrnuli, došlo by k určitému potlačení čitelnosti vývoje struktury hlavních kategorií. V případě kategorie sport a rekreace byly veškeré plochy, které databáze CLC zachytila, golfové hřiště. Ačkoliv lze na golfová hřiště nahlížet jako na součást komerční suburbanizace, ve smyslu záboru plochy pro komerční účely, jedná se spíše o extenzivní využití území. Kategorii zemědělství lze v rámci komerční suburbanizace také hodnotit spíše jako vedlejší, a proto bude hodnocena dohromady s kategoriemi infrastruktura a sport/rekreace. Kategorie věda a výzkum a vyspělé služby nebyly databází zachyceny ani v jednom MA po celé sledované období. Zachyceny byly pouze skrze databázi UA, a proto se jimi budu zabývat až v rámci komparace databází CLC a UA.

Za účelem komplexnějšího podchycení, bude empirická studie sledovat dvě dimenze diferenciace komerční suburbanizace. První dimenzí bude vývoj prostorového vzorce rozvoje komerční suburbanizace uvnitř metropolitního areálu. Druhá dimenze bude zaměřená na diferenciaci v rámci kategorií land-use a jejich prostorového rozmístění. Obě dimenze budou hodnoceny současně. V tomto duchu bude nejprve hodnocen vývoj komerční suburbanizace v metropolitním areálu Plzně a poté v MA Olomouc.

4 Empirická studie

V této části práce se budu zabývat interpretací získaných dat za komerční suburbanizaci ve vybraných MA s důrazem na hodnocení vývoje prostorového rozmístění a zastoupení jednotlivých kategorií funkčního využití. Rozsah komerční suburbanizace bude hodnocen zejména v rámci kategorií big-box. Nejprve bude hodnocen vývoj komerční suburbanizace v MA Plzně a následně v MA Olomouce. Výsledky diferenciace komerční suburbanizace v rámci vybraných MA budou následně srovnány z hlediska celkového rozsahu a vývoje prostorového vzorce a také z hlediska vývoje podílu jednotlivých kategorií.

4.1 Rozvoj komerční suburbanizace v MA Plzeň

V této podkapitole bude hodnocen vývoj komerční suburbanizace v MA Plzeň. Pro lepší interpretaci bude vývoj rozdělen na dvě období (1990 – 2006, 2006 – 2018), která budou hodnocena nejprve zvlášť a následně budou srovnána z hlediska změn. Každé období bude pro lepší pochycení vývoje navíc rozděleno na dvě podobdobí, které odpovídají průřezovým obdobím změnových ploch z databáze CLC (1990 – 2000, 2000 – 2006, 2006 – 2012, 2012 – 2018).

Období 1990 – 2006

Z hlediska vývoje komerční suburbanizace v MA Plzeň představovalo období 1990 – 2006 relativně vysoký a v rámci obou podobdobí také stabilní nárůst komerčních ploch (viz tabulka 3). Rozvoj komerční suburbanizace v MA Plzně je v tomto období charakteristický zejména pro nárůst výrobně-skladovacích ploch. Průmysl se na celkovém rozsahu „big-box“ kategorií podílí v prvním podobdobí z 64 %, v druhém pak dokonce ze 79 %. Do značné míry to bylo způsobené založením městského industriálního parku Borská pole v Plzni, kde se koncentrovalo 47 % (123 ha) veškerých průmyslových ploch vzniklých v tomto období. Jeho založení vyšlo z iniciativy města vytvořit dostatek pracovních míst v obavě před hrozícím růstem nezaměstnanosti, a podpořit regionální rozvoj (UKR 2018). To odpovídá poznatku z předchozích studií o systematické podpoře ze strany státu či místních samospráv při zakládání průmyslových parků za účelem regionálního rozvoje a prevence před nezaměstnaností (Ouředníček, Sýkora 2007; Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013).

V MA Plzně došlo v prvním období také k rozvoji obchodu, který se v prvním podobdobí podílel na 32,55 % (35,2 ha) vzniklých komerčních ploch. V druhém podobdobí byl jeho podíl už jen 17,68 % (19,04 ha). K tomuto poklesu došlo zejména ve prospěch rozvoje průmyslových ploch (viz tabulka 3). Hlavní podíl na rozvoji obchodních ploch v první podobdobí měla výstavba nákupního centra Borská pole (Tesco) o celkové rozloze 32 ha, představující tak první větší nákupní středisko na okraji Plzně. Lokalizace v rámci průmyslové zóny Borská pole navíc zvýšila polyfunkčnost lokality. Podobný vliv měla také výstavba obchodního domu Makro (9 ha) v západní části této průmyslové zóny. V druhém podobdobí je to pak obchodní centrum Olympia (19 ha), které vzniklo u dopravního uzlu křižovatky dálnice D5 a rychlostní silnice E49 vedoucí z centra Plzně. Současně zde došlo k relativně významnému rozvoji infrastruktury, což nepochybně působilo na zvýšení atraktivity této lokality pro další komerční rozvoj.

Tabulka 3: Rozsah komerční suburbanizace v rámci kategorií LU v MA Plzeň v období 1990 – 2018

MA Plzeň	období								1990 - 2018 (ha) / podíl (%)	
	1990-2000		2000-2006		2006-2012		2012-2018			
kategorie land-use	rozloha (ha) / podíl v daném meziobdobí v (%)									
obchod	35,20	32,55	19,04	17,68	19,37	16,65	9,64	24,21	83,25	22,38
průmysl	62,49	57,78	77,82	72,26	59,57	51,22	7,82	19,63	207,70	55,84
logistika	0,00	0,00	2,69	2,50	37,36	32,13	22,36	56,16	62,41	16,78
služby	10,46	9,67	8,15	7,56	0,00	0,00	0,00	0,00	18,60	5,00
sport a rekreace	0,00	0,00	152,41	55,46	0,00	0,00	0,00	0,00	152,41	26,35
zemědělství	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
infrastruktura	26,81	19,87	14,72	5,36	8,08	6,50	4,44	10,03	54,05	9,34
celkem (big box, služby) (ha):	108,14	29,07	107,70	28,95	116,30	31,27	39,82	10,71	371,96	64,31
celkem (ha):	134,95	23,33	274,82	47,51	124,38	21,50	44,26	7,65	578,42	100,00

Zdroj: Corine Land Cover (1990, 2000, 2006, 2012, 2018), vlastní zpracování v programu MS Excel

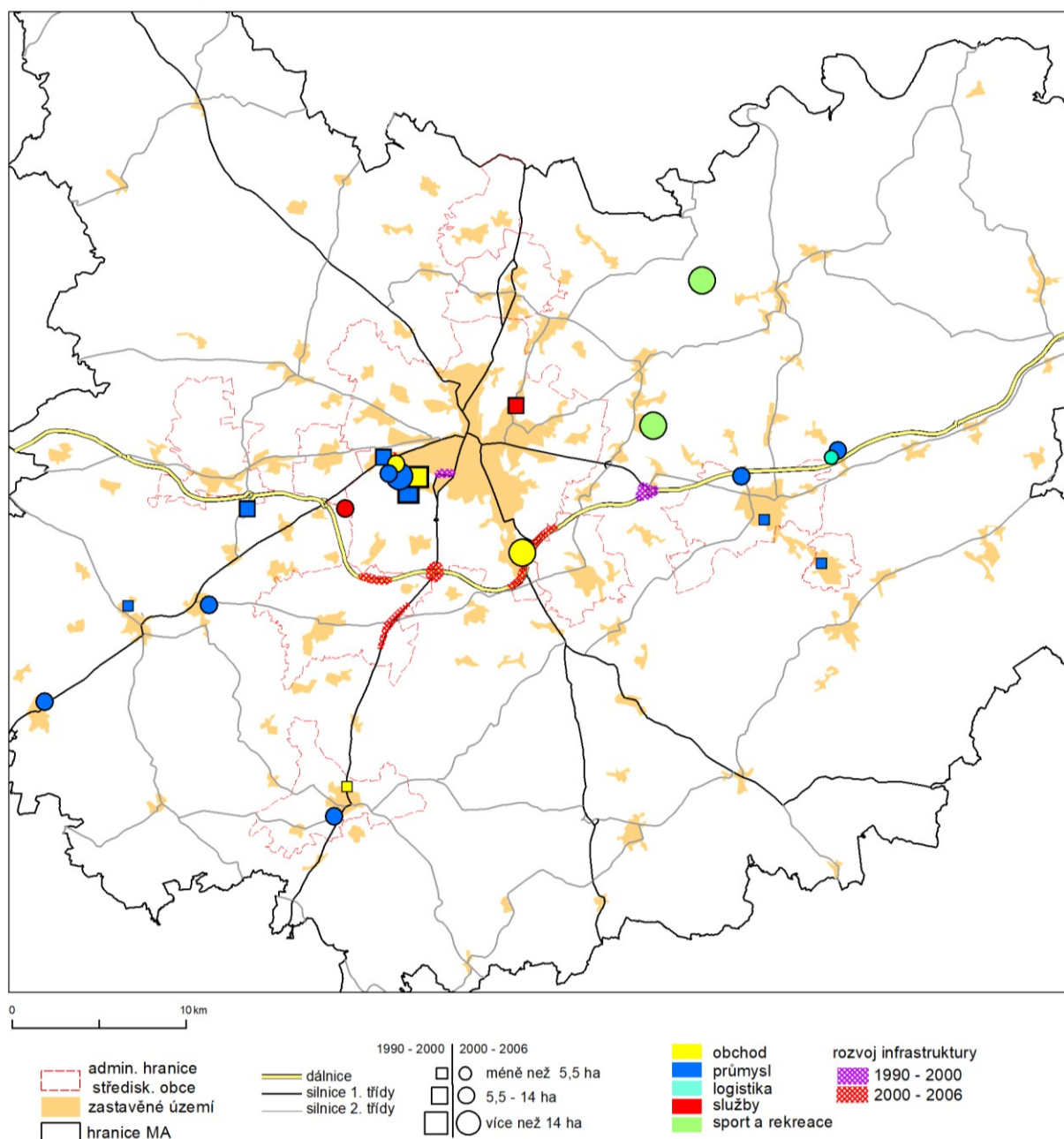
Poznámka: v prvním sloupci daného období jsou absolutní údaje o rozloze v (ha), v druhém sloupci jsou tyto údaje relativizovány (%), kategorie obchod, logistika, průmysl a služby jsou relativizovány pouze v rámci podílu na kategoriích big box v daném období (rovněž v posledním sloupci)

V období 1990 – 2006 rovněž dochází ke vzniku ploch spadajících do kategorie služeb (viz tabulka 3). Jednou ze dvou změnových ploch byla čistírna odpadních vod (9 ha) na severovýchodním okraji Plzně. Druhou vzniklou plochou byl areál pro sběr kovového odpadu poblíž dopravního uzlu dálnice D5 a silnice I/26 (viz obrázek 5). Důvod, proč byly plochy služeb databází CLC zachyceny pouze v tomto období, byla jejich prostorová rozsáhlost. K rozvoji služeb však nepochybně dochází i v druhém sledovaném období (což

také potvrzuje databáze UA). Kvůli malému rozsahu, však nebyly v rámci identifikace CLC zachyceny. Proto je tento výsledek třeba brát s určitou rezervou. V obou případech lze navíc jen těžko hovořit o výraznějším dopadu na socio-ekonomickou úroveň zázemí, ať už z hlediska nárůstu počtu pracovních pozic, či proměny struktury zaměstnanosti.

Kromě Plzně, jak dokládá obrázek 5, se rozvoj koncentruje také do některých sekundárních středisek.

Obrázek 5: Plochy komerční suburbanizace vzniklé v MA Plzeň v období 1990 – 2006



Zdroj: CLC (1990, 2000, 2006), ArcČR500, CEDA, vlastní zpracování v programu ArcMap

Například v Rokycanech a Hrádku dochází k výstavbě dvou výrobních hal o celkové rozloze 7,5 ha. Atraktivita této lokalita je dána zejména dobrým napojením na dálnici D5 a zároveň potenciálem pracovní síly, který představují střediska Rokycany a blízko se nacházející Hrádek. K rozvoji zde dochází po celé první období (1990 – 2006). V druhé části tohoto období se rozvoj v této lokalitě koncentruje zcela podél dálnice D5. Kromě výrobních hal zde vzniká také první, a v tomto období jediný logistický objekt (viz obrázek 5). Významnější rozvoj se odehrál také v blízkosti Nýřan v těsném napojení na dálnici D5. Na tuto lokalitu volněji navazuje rozvoj průmyslových ploch v obcích ležících podél silnice I/26 ve směru na Domažlice. Vzniká zde tak určitá „průmyslová“ osa Plzeň – Nýřany – Holýšov.

Dalším sekundárním střediskem, kde v prvním období dochází k rozvoji komerční suburbanizace jsou Přeštice. Na jihu města vzniká poměrně rozsáhlá výrobní hala (6 ha). Rovněž zde došlo k rozvoji maloobchodu v podobě výstavby tří supermarketů v severní části města (viz obrázek 5). Ty byly v databázi CLC zachyceny pravděpodobně díky tomu, že se nacházely blízko u sebe, čímž tvořili dostatečně velkou plochu pro identifikaci databází. Toto byl však ojedinělý případ, kterým nelze potvrdit trend šíření sítě supermarketů od roku 1995, na který poukazují Ptáček a Szczyrba (2007). Nepochybně došlo k rozvoji maloobchodní sítě i v jiných částech MA, nicméně databáze CLC je schopná rozpoznat pouze prostorově rozsáhlejší objekty a areály s minimální rozlohou 5 ha. To v zásadě splňují pouze velké maloobchodní jednotky typu hypermarketů, či obchodních center. To je jeden z důvodů, proč byl rozvoj maloobchodu po celé sledované období (1990 – 2018) zachycen pouze v rámci hlavního střediska MA.

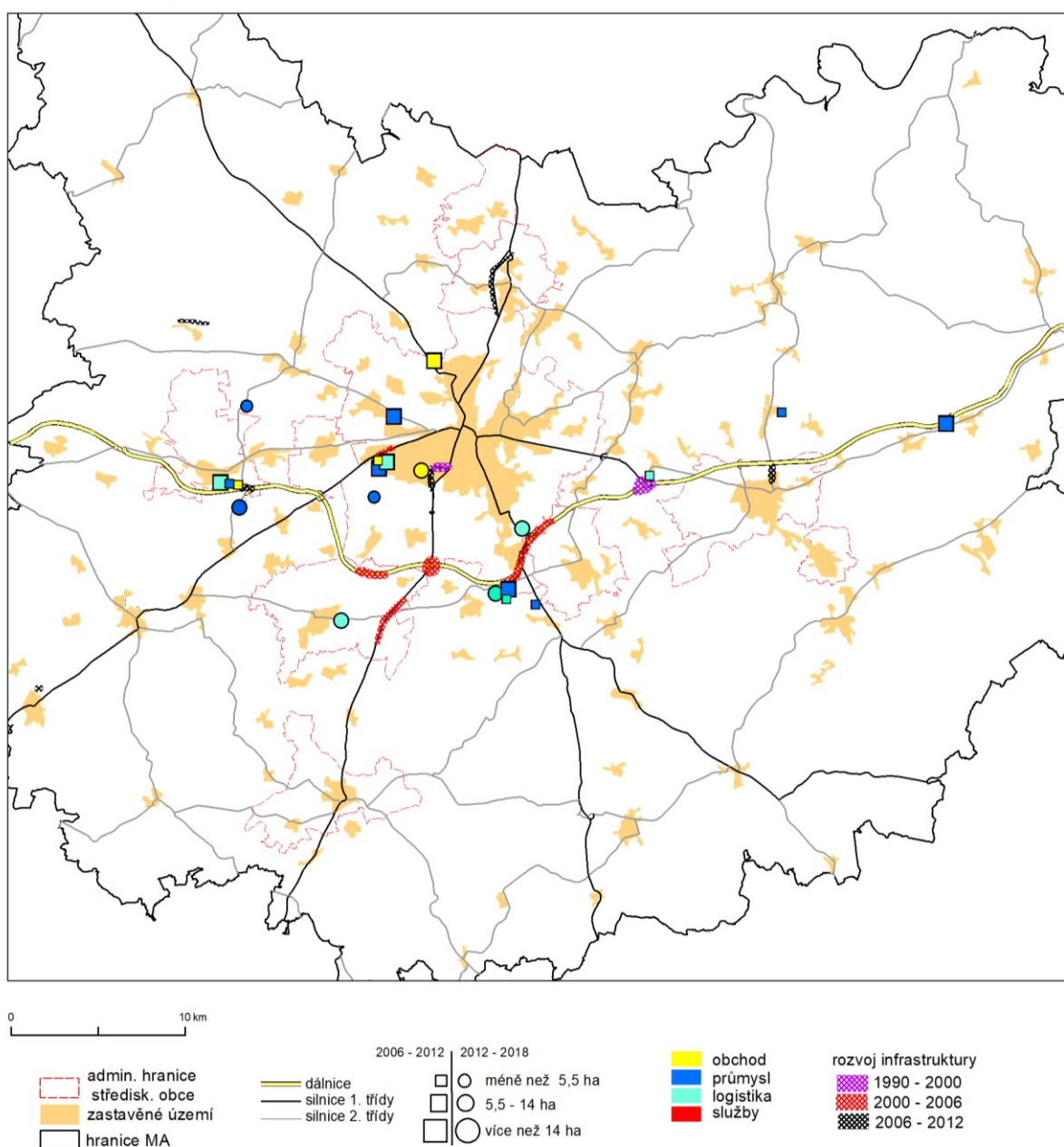
V neposlední řadě je třeba zmínit také vznik plošně rozsáhlých golfových hřišť v druhé polovině sledovaného období na východ a severovýchod od Plzně (viz obrázek 5). Dohromady tyto plochy zabírají 152 ha, což představuje téměř 1,5krát rozlohu „big-box“ kategorií v období 2000 – 2006, jak dokládá tabulka 1. Co se týče rozvoje infrastruktury, celkový nárůst dopravních ploch činil za období 1990 – 2006 115 ha. K největšímu nárůstu dochází v druhé polovině tohoto období, kdy se rozvoj koncentruje především na úseky dálnice D5 v rámci jižního obchvatu Plzně. K významnějšímu nárůstu dopravních ploch došlo také v areálu Borská pole na okraji Plzně, což souviselo s přípravou ploch pro výstavbu dalších průmyslových hal. Dále se také jednalo o zajištění infrastruktury s dostatečnou kapacitou pojmout frekventovanější dopravní provoz spojený s nárůstem komerčních ploch v této lokalitě (kruhový objezd na Domažlické a Folmavské, výstavba víceproude silnice napojené na D5).

Období 2006 – 2018

V druhém období dochází v rámci rozvoje komerční suburbanizace v MA Plzně k určitým proměnám. Za prvé se jedná o proměnu struktury v rámci zastoupení kategorií komerční suburbanizace, kdy nastupuje výstavba logistických objektů jejichž rozvoj byl v předchozím období téměř nulový (viz tabulka 3). Jak dále vyplývá z tabulky 3, druhé sledované období se od toho prvního liší také z hlediska rozdělení nárůstu komerčních ploch mezi první a druhé podobdobí. Zatímco v prvním podobdobí dochází k největšímu nárůstu změnových ploch vůbec (116 ha), v druhém podobdobí je nárůst komerčních ploch nejnižší (40 ha) v celém sledovaném období (1990 – 2018). Tento vývoj, z hlediska prvního podobdobí, však mírně neodpovídá načasování světové hospodářské krize, kterou byla ekonomika Česka zasažena v roce 2008. Nabízí se zde vysvětlení, že se v období 2006 – 2012 jednalo o dostavbu objektů, jejichž výstavba započala nebo byla plánována již v období 2000 – 2006, resp. v období před krizí. Nízká míra výstavby po roce 2012 je naopak dána malým objemem investic uvolněných v době krize a setrvačností výstavby komerčních objektů.

Další proměnu představuje prostorový vzorec rozvoje komerčních ploch, který se odráží ve větší koncentrovanosti do blízkosti Plzně a dálnice D5. To platí zejména pro první podobdobí. V druhém podobdobí se pak rozvoj koncentruje více na jih a na západ od Plzně, často v blízkosti významných dopravních uzlů (viz obrázek 6). Tuto změnu v lokalizačních preferencích developerů je možné vysvětlit například nárůstem podílu logistického segmentu, který je výrazně vázán na lokality s dobrou dopravní dostupností. Avšak také rozvoj průmyslových ploch odpovídá výše zmíněnému prostorovému uspořádání. To lze do určité míry vysvětlit tím, že se výrobní haly často lokalizují v blízkosti logistických objektů z distribučních důvodů. Tuto tendenci popisuje například Mulíček a Szczyrba (2004), kteří mluví o shlukování firem na základě společného odběratele. To je navíc umocněno existencí průmyslových zón, která na svém území vymezují některé obce.

Obrázek 6: Plochy komerční suburbanizace vzniklé v MA Plzeň v období 2006 – 2018



Zdroj: CLC (2006, 2012, 2018), ArcČR500, CEDA, vlastní zpracování v programu ArcMap

V určitých aspektech se však vývoj v druhém období příliš nemění, jak dokládá tabulka 3. Například maloobchod se stále koncentruje výhradně na okraj Plzně, kde tak pokračuje přesun těžiště maloobchodu z centra na okraj města. Tuto distribuci lze opět vysvětlit nízkým rozlišením databáze CLC, která zachycuje pouze plošně rozsáhlejší maloobchodní jednotky. Ty se v zásadě lokalizují pouze do blízkosti dostatečně velkého spotřebního trhu. Také lokality, ve kterých se komerční suburbanizace v rámci MA Plzeň koncentrovala v prvním období nejvíce, zůstávají téměř totožné (viz obrázek 6).

V rámci Plzně se jedná například o pokračující rozvoj v průmyslové zóně Borská pole. V druhém období je oblast doplněná o segment logistiky a rovněž zde vznikají některé specializované obchody (prodej náradí, autosalony apod.).

Rozvoj také pokračuje v již zmíněné lokalitě, nacházející se v blízkosti dopravního uzlu silnice E49 a dálnice D5. K nákupnímu centru Olympia se nyní přidávají také logistické sklady (viz obrázky 5 a 6). Dále na západ pak vzniká logisticko-výrobní komplex operující v oblasti elektrotechniky (Sony DADC). Lze předpokládat, že rozvoj v této lokalitě bude pokračovat i nadále, a to zejména díky dobrému dopravnímu napojení a strategické poloze mezi Plzní a její suburbánní zónou, jejichž obyvatelé představují významný potenciál kupní a pracovní síly. Ouředníček a Sýkora (2007) hovoří o takovéto strategické poloze v souvislosti se vznikem sekundárních jader. Pokud bych tedy měl označit nějakou lokalitu v rámci MA Plzně za zárodek sekundárního jádra (*city-edge*), byla by to právě tato lokalita. Další lokalitou dotčenou rozvojem v obou sledovaných obdobích představuje průmyslová zóna Nové Mexiko u Nýřan. Ta zahrnuje jak průmyslovou produkci a logistiku, tak také specializované obchody (prodej dopravních vozů), působící na stratifikovanější a zároveň atraktivnější nabídku pracovních pozic pro obyvatele v blízkém okolí.

Rozsah ploch zachycených databází Urban Atlas byl, podle očekávání, větší než rozsah ploch zachycených databází Corine Land Cover. Databáze UA identifikovala v období 2006 – 2012 v MA Plzeň 211,2 ha změnových ploch komerční suburbanizace (viz tabulka 4). Databáze CLC zachytila pouze 53 % z této rozlohy, s tím že big-box kategorie tvořily 45 % těchto nezachycených ploch. Nejvíce k tomuto rozdílu přispěla kategorie obchod (viz tabulka 4). Databází CLC nebylo v tomto případě, zachyceno 10 obchodních jednotek o celkové rozloze 15,23 ha. Dále to byly kategorie, které nebyly databází CLC v podobdobí 2006 – 2012 zachyceny vůbec. Jednalo se o zejména kategorii služeb (14,21 ha) a kategorii sport a rekreace (13,44 ha). Jelikož v daném podobdobí nevznikly v MA Plzeň žádná golfová hřiště, lze poukazovat na relativně významný rozvoj i jiných rekreačních a volnočasových objektů (koupaliště, sportovní areály, hřiště, závodní dráhy atd.).

Tabulka 4: Porovnání rozlohy změnových ploch zachycených databází CLC a databází UA v období 2006 - 2012 v MA Plzeň

MA Plzeň	2006 - 2012		rozloha nezachycených ploch (ha)	podíl zachycených ploch CLC / UA (%)
	Corine Land Cover	Urban Atlas		
kategorie LU	rozloha (ha)			
obchod	19,37	34,60	15,23	55,97
průmysl	59,57	71,36	11,79	83,48
logistika	37,36	46,92	9,56	79,63
služby	0,00	14,21	14,21	0,00
vyspělé služby	0,00	1,56	1,56	0,00
věda a výzkum	0,00	2,84	2,84	0,00
sport a rekreace	0,00	13,44	13,44	0,00
zemědělství	0,00	2,11	2,11	0,00
infrastruktura	8,08	24,15	16,07	33,46
celkem (big box, služby) (ha):	116,30	167,09	50,79	69,60
celkem (ha):	124,38	211,20	86,82	58,89

Zdroj: CLC (2006, 2012) UA (2006, 2012), vlastní zpracování v programu MS Excel

Co se týče kategorií věda a výzkum a vyspělé služby, byly databází UA identifikovány změnové plochy o celkové rozloze 4,41 ha (viz tabulka 4). V rámci vyspělých služeb došlo k rozšíření fakultní nemocnice v Plzni o onkologickou a radioterapeutickou kliniku.

V případě kategorie vědy a výzkumu se jednalo o rozšíření univerzitního komplexu Západočeské univerzity o fakultní budovu designu a umění. Podle těchto výsledků může tedy hovořit o určitém rozvoji vysoce kvalifikovaných pracovních pozic na okraji Plzně. Spíše než rozloha, je však u těchto kategorií důležité, že k jejich rozvoji v zázemí vůbec dochází. U zbylých dvou big-box kategorií (průmysl, logistika), jak dokládá tabulka 4, nebyl rozdíl v zachycených plochách až tak výrazný. To lze například vysvětlit tím, že jsou tyto objekty (výrobní haly, logistické sklady) zpravidla prostorově rozsáhlé a pro CLC proto lépe identifikovatelné.

4.2 Rozvoj komerční suburbanizace v MA Olomouc

V této podkapitole bude hodnocen vývoj komerční suburbanizace v MA Olomouc a stejně jako v případě MA Plzeň, bude vývoj rozdělen do dvou období (1990 – 2006, 2006 – 2018) a čtyř podobdobí (1990 – 2000, 2000 – 2006, 2006 – 2012, 2012 – 2018). V rámci druhého období (2006 – 2018) budou pak hodnoceny zejména změny, ke kterým oproti prvnímu období došlo. Rozvoj komerční suburbanizace bude hodnocen zejména na základě kategorií big box.

Období 1990 – 2006

První sledované období v MA Olomouc lze z hlediska přírůstku ploch komerční suburbanizace charakterizovat jako výrazně nerovnoměrné. Zatímco v prvním podobdobí dochází v rámci kategorií big box k nejnižšímu přírůstku (43,5 ha) vůbec, ve druhém je rozsah těchto ploch největší (137,5 ha – viz tabulka 5). Pokud tyto přírůstky relativizujeme, první podobdobí se podílí na 13,2 % všech vzniklých ploch v období 1990 - 2018, zatímco ve druhém vzniká 41,7 %. Tato distribuce je poněkud v rozporu s faktem, že první podobdobí jako jediné zahrnuje časovou řadu 10 let. Tento jev odpovídá pomalejšímu nástupu komerční suburbanizace, která se významněji začíná projevovat až od konce 90. let (Spilková, Šefrna 2010; Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013). Dále to lze vysvětlit v souladu s argumenty Ouředníčka a Sýkory (2007), kteří konstatují, že nejprve byly investory preferovány největší česká města.

V MA Olomouc navíc nedošlo k založení průmyslové zóny, která by odpovídala velikosti Borských polí. Ačkoliv byly průmyslové zóny vymezeny ve všech větších sekundárních střediscích MA Olomouc (Olomouc, Litovel, Prostějov, Přerov, Štenberk, Lipník nad Bečvou) (RIS 2018), v prvním podobdobí dochází k výraznějšímu rozvoji průmyslových ploch pouze v Prostějově. V druhém podobdobí pak dochází k určitému rozvoji také v Olomouci (8,8 ha) a Lutíně (6 ha). V Prostějově byla v roce 1998 založena průmyslová zóna Kralice na Hané o rozloze 76 ha (RIS 2018). Zde v prvním období vzniká komplex výrobních hal o celkové rozloze 35 ha, což představuje 73 % veškerých průmyslových ploch vzniklých v tomto období. Důvod, proč Prostějov dominoval v rozvoji průmyslového segmentu, lze hledat například v tom, že město Olomouc vyzdvoilo pouze jednu průmyslovou zónu o rozloze 70 ha (Holice, Příkopy) (RIS 2018). Celkově omezenější míra rozvoje průmyslových ploch v MA Olomouc je patrně dána také blízkostí Brna, které, díky své průmyslové tradici, solidním investičním podmínkám a také díky

založení Brněnské průmyslové zóny o rozloze 200 ha (Černovická terasa), bylo pro investice v oblasti průmyslu atraktivnější (Ouředníček, Sýkora 2007; Ptáček, Szczyrba, Šimáček 2013).

Tabulka 5: Rozsah komerční suburbanizace v rámci kategorií LU v MA Plzeň v období 1990 – 2018

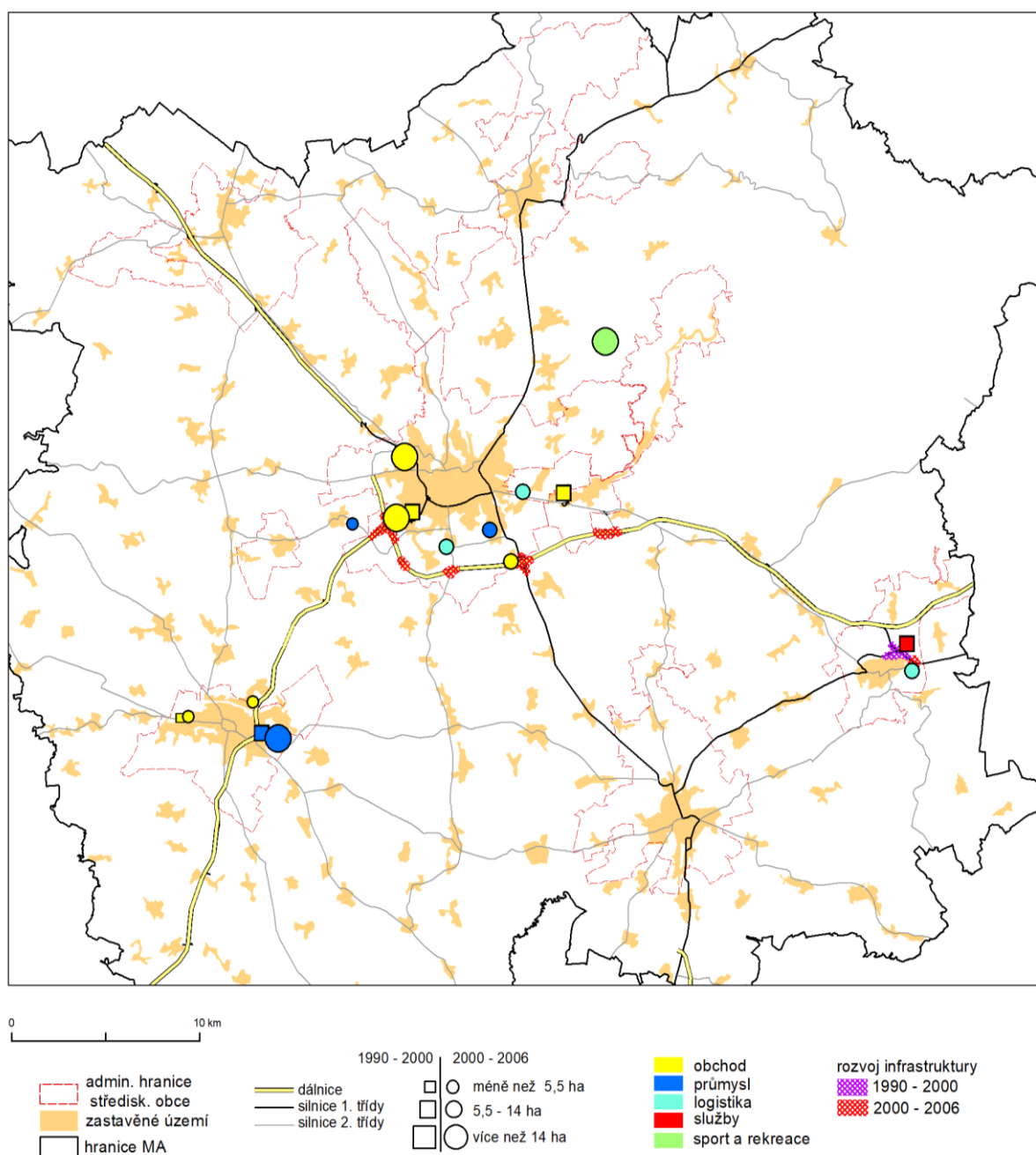
MA Olomouc	období								1990 - 2018 (ha) / podíl (%)	
	1990-2000		2000-2006		2006-2012		2012-2018			
kategorie land-use	rozloha (ha) / podíl v daném meziobdobí (%)									
obchod	23,79	54,62	70,82	51,49	23,52	24,73	16,74	34,55	134,86	41,54
průmysl	10,76	24,70	37,29	27,11	31,87	33,51	1,81	3,73	81,73	25,17
logistika	0,00	0,00	29,44	21,40	39,71	41,75	24,97	51,54	94,11	28,99
služby	9,00	20,68	0,00	0,00	0,00	0,00	4,93	10,18	13,93	4,29
sport a rekreace	0,00	0,00	23,34	8,85	37,69	21,53	0,00	0,00	61,03	11,00
zemědělství	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,47	11,78	6,47	1,17
infrastruktura	17,76	28,97	102,81	38,99	37,56	21,45	0,00	0,00	158,13	28,49
celkem (big box, služby) (ha):	43,55	13,42	137,54	42,37	95,10	29,29	48,45	14,92	324,64	58,49
celkem (ha):	61,31	11,05	263,69	47,51	170,35	30,69	54,92	9,89	555,00	100,00

Zdroj: Corine Land Cover (1990, 2000, 2006, 2012, 2018), vlastní zpracování v programu MS Excel

Poznámka: v prvním sloupci daného období jsou absolutní údaje o rozloze v (ha), v druhém sloupci jsou tyto údaje relativizovány (%), kategorie obchod, logistika, průmysl a služby jsou relativizovány pouze v rámci podílu na kategoriích big box v daném období (rovněž v posledním sloupci)

V rámci rozvoje maloobchodu se jasně projevila dominantní role Olomouce jakožto populačně i funkčně nejvýznamnějšího střediska MA (viz obrázek 7). Během prvního období zde bylo vystavěno 5 velkoplošných maloobchodních jednotek o celkové rozloze 95 ha, což představuje téměř třetinu veškerých ploch vzniklých v období 1990 – 2018 v rámci big-box kategorií (viz tabulka 5). V prvním podobdobí vzniká na jihozápadní periférii Olomouce obchodní centrum Haná o celkové rozloze 12,5 ha, které tak představuje první významnou maloobchodní lokalitu na okraji města. Ve stejném podobdobí je pak na východ od Olomouce, v ose silnice I/35, vybudován obchodní dům Makro (6 ha). K zásadnímu rozvoji maloobchodu v Olomouci dochází až v letech 2000 až 2006, během kterých vzniká 75 % obchodních ploch v tomto období (1990 – 2006). Významně se na tom podílel vznik prvního hypermarketu v Olomouci (Globus – Olomouc city) o rozloze 27 ha, představující tak největší samostatný maloobchodní objekt v MA Olomouc (viz obrázek 7).

Obrázek 7: Plochy komerční suburbanizace vzniklé v MA Olomouc v období 1990 – 2006



Zdroj: CLC (1990, 2000, 2006), ArcČR500, CEDA, vlastní zpracování v programu ArcMap

K obchodnímu centru Haná se v roce 2002 přidává “Retail park Haná“ o rozloze 21,3 ha, čímž tuto obchodní zónu rozšiřuje na konečnou výměru 33 ha. Vznik této lokality byl nepochybně podmíněn velice atraktivní dopravní polohou představující dopravní uzel dálnice D46 a víceprůdové silnice (Brněnská) pokračující směrem do centra Olomouce.

Poslední významnější lokalitu vzniklou v prvním období představuje obchodní centrum Olympia (12 ha), které vzniklo u křižovatky dálnice D35 a víceproudé silnice I/55 vedoucí z centra. Na konci prvního období můžeme v Olomouci definovat 3 klíčové maloobchodní lokality: Olomouc City (západní okraj), OC Haná (jiho-západní okraj) a Olympia (jihovýchodní okraj). Tyto lokality definovaly také autoři Ptáček, Szczyrba a Šimáček (2013). U všech těchto lokalit můžeme poukazovat na strategické umístění mezi Olomoucí a jeho suburbánní zónou, s tím, že všechny tři disponují velice atraktivní dopravní polohou zajištěnou napojením na dálniční obchvat D35 a silniční tahy vedoucí do centra města. Dopravní poloha těchto lokalit byla navíc v druhém období zlepšena významným rozvojem infrastruktury, který se koncentroval převážně právě na jižní obchvat města (viz obrázek 7). Maloobchod se však v menší míře koncentruje i mimo Olomouc. V prvním období jsou v západní části města Prostějov vystavěny dvě maloobchodní jednotky (hypermarket Albert, diskontní prodejna KIK Textil) o rozloze 6,5 ha. Na severu města pak vzniká supermarket Tesco o rozloze 5,3 ha. Také tato lokalita disponuje určitou strategickou polohou, a to z hlediska dobré dopravní dostupnosti pro obyvatele z Prostějova a z jeho suburbánní zóny.

V druhé polovině prvního období se v MA Olomouc začíná rozvíjet také segment logistiky, který svou rozlohou 29 ha představuje 21 % vzniklých komerčních ploch v tomto období. V případě Olomouce se rozvoj orientuje na východ a jihovýchod od města, do lokalit s dobrým napojením na dálnici D35. Na jihu města v oblasti Nových sadů vzniká logistický areál o rozloze 13,8 ha. Druhou lokalitu představuje velkosklad Lidl (8, ha) vystavěný v blízkosti obchodního domu Makro. K rozvoji logistiky došlo i v případě sekundárního střediska Lipníku nad Bečvou, kde v rámci průmyslové zóny vzniká velkosklad Penny market. Navzdory tomu, že zde v prvním období dochází k výraznému rozvoji infrastruktury (41 % ploch v rámci prvního období), komerční rozvoj není relativně významný. Databáze CLC zde v prvním mezidobí identifikovala také rozvoj ploch spadajících do kategorie služeb. Podobně jako v případě MA Plzně, se jednalo o odpadové hospodářství (Aveli Eko Z.s., 9 ha). V prvním období dochází v MA Olomouc také k rozvoji sportovních ploch, výlučně golfových hřišť. Na západ od Hluboček vzniká golfové hřiště (Golf Resort Olomouc) o rozloze 23 ha.

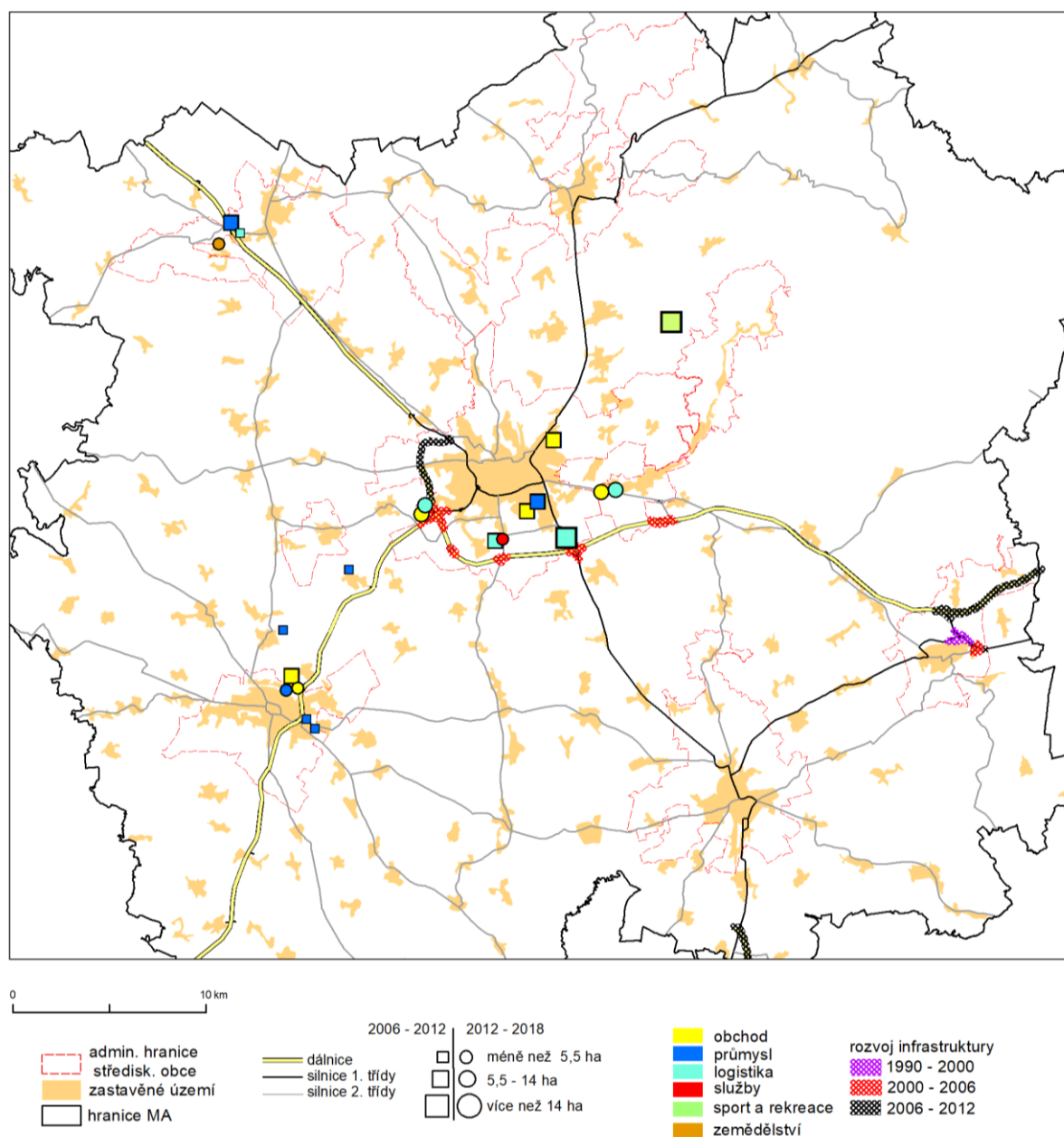
Období 2006 – 2018

Ve druhém sledovaném období je, podobně jako v tom prvním, nárůst ploch komerční suburbanizace nerovnoměrný. Zatímco v prvním období byl však nárůst mezi podobdobími vzestupný (v rámci big-box kategorií), v druhém je tento trend opačný. První polovina tohoto období se podílí na 29 % vzniklých ploch v rámci celého sledovaného období (1990 – 2018), zatímco v té druhé vzniká pouze 14,9 % (viz tabulka 5). Z hlediska celkové rozlohy dochází oproti prvnímu období k poklesu, kdy v období 1990 – 2006 vzniká v rámci kategorií big-box 181,1 ha (55 %) ploch, zatímco v období 2006 - 2018 klesá rozsah těchto zabraných ploch na 143,5 ha (44 %). Jedním z důvodů pro tento útlum rozvoje může být ekonomická krize, kterou bylo Česko zasaženo po roce 2008. Na tomto poklesu se podílel zejména nižší rozvoj obchodu, jehož rozsah v druhém období nedosahuje oproti prvnímu ani poloviny (pouze 43 %).

Nižší rozvoj komerční suburbanizace v období 2006 – 2018 by například mohl vysvětlit pokles zájmu ze strany samospráv podporovat další rozvoj komerčních aktivit na jejich administrativním území. Nicméně vzhledem k tomu, že téměř všechna střediska vymezila během sledovaného období (1990 – 2018) na svém území specializované průmyslové, logistické či komerční zóny (RIS 2018), jeví se pokles zájmu ze strany investorů jako pravděpodobnější možnost. Vyjimku může představovat Olomouc, kde autoři Ptáček, Szczyrba a Šimáček (2013) poukazují na odmítnutí (samosprávou města) záměru investorů realizovat na administrativním území Olomouce výstavbu dalších velkoplošných maloobchodních jednotek. To vedlo investory k realizaci jejich záměrů do obcí sousedících s Olomoucí, často co nejbližší jejich administrativních hranic.

Opačný případ pak představuje Přerov, počtem obyvatel (45 tis.) druhé největší středisko v MA Olomouc, který byl z hlediska rozvoje komerční suburbanizace zcela opomenut, navzdory viditelnému zájmu ze strany samosprávy podporovat komerční rozvoj (průmyslová zóna o výměře 98 ha) (RIS 2018). Vysvětlení se zde nabízí v podobě dopravní dostupnosti, jelikož všechna střediska, ve kterých došlo v období 1990 – 2018 k rozvoji komerční suburbanizace, se nacházejí v těsné blízkosti dálnice (D46, D35) Město Přerov, není jako jediné z větších středisek na dálnici napojeno. Toto zjištění dokládají obrázky 7 a 8. Toto zjištění opět poukazuje na důležitost dopravního faktoru při diferenciaci komerční suburbanizace.

Obrázek 8: Plochy komerční suburbanizace vzniklé v MA Olomouc v období 2006 – 2018



Zdroj: CLC (2006, 2012, 2018), ArcČR500, CEDA, vlastní zpracování v programu ArcMap

Za významnější změnu z hlediska proměny prostorového vzorce lze v druhém období považovat rozvoj komerční zástavby podél dálnice D35 poblíž Litovele, kde vzniká komplex 3 výrobních hal a jednoho logistického skladu o celkové rozloze 14,8 ha. Litovel tak přebírá pomyslnou „štafetu“ od Lipníku nad Bečvou, kde v druhém období k rozvoji komerční suburbanizace (podle databáze CLC) již nedochází, navzdory významnému rozvoji infrastruktury, který zde proběhl ve formě dokončení úseku dálnice D35 v napojení na dálnici D1 (viz obrázek 8). Databáze UA však určitý rozvoj v tomto středisku v období 2006 – 2012 identifikovala (2 menší výrobní haly).

Což opět poukazuje na jistá omezení databáze CLC jakožto analytického nástroje pro hodnocení suburbanizace. Určitou změnu v prostorové distribuci komerční suburbanizace představuje také vznik menších výrobních hal (8,4 ha) v obcích (Smržice, Olšany u Prostějova) v ose dálničního úseku D46 mezi Olomoucí a Prostějovem. Mimo tyto změny však zůstávají střediska Prostějov a Olomouc hlavními oblastmi rozvoje komerční suburbanizace v MA.

Změnu mezi obdobími lze také hledat ve struktuře zastoupených kategorií (big-box). Zatímco v prvním období dominoval jasně segment obchodu, v druhém období, začíná převládat segment logistiky. Tento poznatek dokládá tabulka 5. V prvním podobdobí se rozvoj logistiky v rámci big-box kategorií podílel na 41,75 % vzniklých ploch. Ve druhém podobdobí se jeho podíl zvyšuje na 51,54 %. Z hlediska absolutní rozlohy však převládá první podobdobí (viz tabulka 5). Téměř všechny tyto plochy se koncentrovaly na okraj nebo do zázemí Olomouce v blízkosti dálničního obchvatu D35. Určitou pravidelnost lze také hledat v tom, že se logistické sklady lokalizují blízko maloobchodních jednotek (viz obrázek 8). Často se totiž jedná o zásobovací sklady maloobchodních řetězců, nebo o firmy zajišťující distribuci v potravinářském průmyslu (Čeroz group – zelenina a ovoce, Velkosklad LIDL, Kaufland logistické centrum). Významně se na zvýšení podílu logistického segmentu podílela zejména výstavba logistického centra Kaufland (26 ha), svého druhu největšího v Česku, v blízkosti obchodního centra Olympie na jiho-východním okraji Olomouce. Další významnou lokalitu z hlediska logistiky představuje rozšíření oblasti Nových sadů o další 4 skladovací haly, rozšiřující tento komplex o 10 ha. V druhém období se do této lokality přidávají také některé služby (čerpací stanice, stavební služby).

V neposlední řadě lze opět poukázat na rozvoj golfových hřišť, jejichž celková rozloha tvořila 61 ha a představuje zhruba pětinu rozlohy ploch kategorií big-box, které vznikly v MA Olomouc v období 1990 – 2018. V rámci sledovaného období vznikly dvě golfové hřiště a obě byla lokalizována nedaleko sekundárního střediska Hlubočky. Rozvoj této funkce byl jediný, ke kterému v této lokalitě během celého sledovaného období došlo. To je nepochybně dáno tím, že se lokalita nachází v oblasti Nízkého Jeseníku, nedaleko Vojenského újezdu Libavá, kde by rozvoj jiných komerčních aktivit nebyl pravděpodobně možný nebo ekonomicky výhodný.

Také v MA Olomouc se rozsah zachycených ploch databází Urban Atlas a Corine Land Cover relativně lišil. Urban Atlas zachytil v období 2006 – 2012 356,4 ha vzniklých ploch. Databáze CLC identifikovala pouze 47 % z této rozlohy.

Tento rozdíl byl dán především uniklými plochami v kategorii infrastruktury, kdy databáze UA identifikovala 146 ha, zatímco databáze CLC zachytila pouze čtvrtinu této rozlohy ⁴. Výrazný rozvoj kategorie infrastruktury v podobdobí 2006 – 2012 byl způsoben především dostavbou dálničních úseků D35 v rámci západního obchvatu Olomouce a pak v rámci dokončení dálnice D35 při napojování na dálnici D1 (viz obrázek 8).

U big-box kategorií unikla databázi CLC téměř polovina ploch zachycených databází UA. Tento podíl se víceméně shoduje s podílem v MA Plzeň (viz tabulka 6). Rozvoj průmyslu byl databází UA identifikován také v Lipníku nad Bečvou a u obcí v ose silnice I/46 směrem na Šternberk. Výrobní haly a objekty v menších obcích nedosahovaly takových rozměrů jako výrobní haly v průmyslových zónách větších středisek. Také plochy v rámci kategorie obchod byly databází zachyceny pouze z poloviny rozlohy zachycené databází UA (18 ha nezachycených ploch). Jednalo se zejména o menší maloobchodní objekty vzniklé na okraji Prostějova. Velice přesně byla však zachycena rozloha segmentu logistiky, kde databázi CLC uniklo pouze 1,98 ha v podobě menší distribuční haly na okraji Prostějova (viz tabulka 6). Tato shoda byla dána především v průměru rozsáhlejšími objekty/areály v kategorii logistiky (viz skladovací centrum Kaufland). Kategorie sport a rekreace, která byla databází CLC zachycena pouze v podobě glofových hřišť, byla skrze databázi UA doplněna o rozvoj dalších rekreačních a sportovních objektů (koupaliště, hřiště, sportovní areály, jezdecké dráhy ajn.). Vyspělé služby byly v MA Olomouc identifikovány databází UA například v podobě firmy zabývající se zahradní architekturou (Artflora), nebo úřadu veřejné správy (správa, údržba a evidence silnic). Oba zmíněné objekty se nacházejí při silnici I/35 ve směru na Velkou Bystřici, kde doplňují logistické a obchodně-skladovací objekty (Makro), čímž v této lokalitě přispěly k větší diferenciaci funkcí a dalšímu rozvoji komerční suburbanizace.

⁴ Při identifikaci změnových ploch databází CLC hraje roli kromě rozlohy objektu také jeho tvar. Ten je u infrastruktury zpravidla protáhlý a pro databázi CLC proto obtížně zachytitelný.

Tabulka 6: Porovnání rozlohy změnových ploch zachycených databází CLC a databází UA v období 2006 - 2012 v MA Olomouc

MA Olomouc	2006 - 2012		rozloha nezachycených ploch (ha)	podíl zachycených ploch ploch CLC / UA (%)
	Corine Land Cover	Urban Atlas		
kategorie LU	rozloha (ha)			
obchod	23,52	42,19	18,66	55,76
průmysl	31,87	57,91	26,04	55,03
logistika	39,71	41,69	1,98	95,25
služby	0,00	5,10	5,10	0,00
vyspělé služby	0,00	5,85	5,85	0,00
věda a výzkum	0,00	3,93	3,93	0,00
sport a rekreace	37,69	53,70	16,01	70,18
zemědělství	0,00	4,15	4,15	0,00
infrastruktura	37,56	141,89	104,33	26,47
celkem (big box, služby) (ha):	95,10	146,89	51,78	64,75
celkem (ha):	170,35	356,40	186,05	47,80

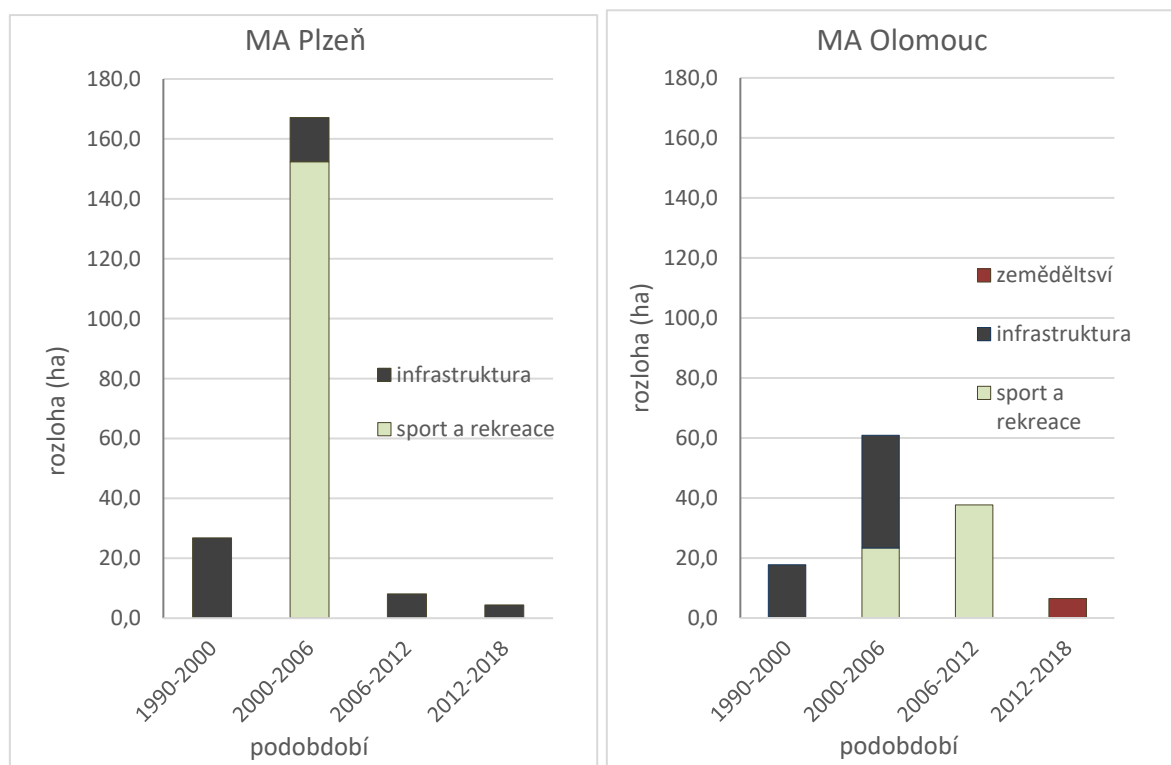
Zdroj: CLC (2006, 2012) UA (2006, 2012), vlastní zpracování v programu MS Excel

Dále se jednalo o komplex budov nacházející se v jižní části Olomouce v oblasti Horní Lán, která navazuje na OC Haná. Tento komplex zahrnuje zdravotní zařízení, firmy v oblasti pojišťovnictví (VZP) a finančnictví (Raiffeisenbank, a.s) a také specializované maloobchodní jednotky (výpočetní technika apod.). Přítomnost tohoto komplexu v blízkosti OC Haná zvyšuje polyfunkčnost této lokality o další specifické funkce, a podobně jako v MA Plzeň (lokalita nákupního centra Olympia) lze tuto lokalitu označit za možný zárodek sekundárního jádra. Také v rámci vědy a výzkumu bylo díky databázi UA možné identifikovat některé lokality. V prvním případě se jednalo o společnosti zabývající se vývojem kompozitních systémů (GRM Systems) nacházející se ve vědeckotechnickém parku University Palackého. V této lokalitě došlo zároveň k rozšíření komplexu budov Přírodovědecké fakulty Univerzity Palackého. Podobně jako v MA Plzeň je u této kategorie podstatné, že k jejich rozvoji v okrajové části, potažmo v zázemí, vůbec dochází. Svoji přítomností se v této zóně podílejí na určité marginální proměně struktury pracovních pozic.

4.3 Srovnání diferenciace komerční suburbanizace mezi MA Plzeň a Olomouc

Na základě výsledků empirické studie lze konstatovat, že se vývoj komerční suburbanizace v daných MA v některých aspektech lišil, zatímco v jiných aspektech se relativně podobal. Co se týče celkové rozlohy ploch zabraných v období 1990 – 2018 procesem komerční suburbanizace, mírně převažoval MA Plzeň s 578 ha nad MA Olomouc s 555 ha (viz tabulky 3 a 5). V MA Plzeň bylo nejvíce plochy zabráno v rámci kategorie sport a rekreace (pouze golfová hřiště) (152 ha ploch). Tato kategorie na celkovém rozsahu všech změnových ploch v MA Plzeň v období 1990 – 2018 podílela z 26,35 %. U MA Olomouc hrála významnou roli kategorie infrastruktury, jejímž rozvojem bylo zabráno 158 ha ploch, což tvořilo 28,49 % veškerých zabraných ploch v období 1990 - 2018. Fenomén rozvoje golfových hřišť byl v menší míře patrný také v MA Olomouc (viz graf 1).

Graf 1: Rozvoj komerční suburbanizace v rámci kategorií sport a rekreace, infrastruktura a zemědělství v MA Plzeň a v MA Olomouc v období 1990 - 2018

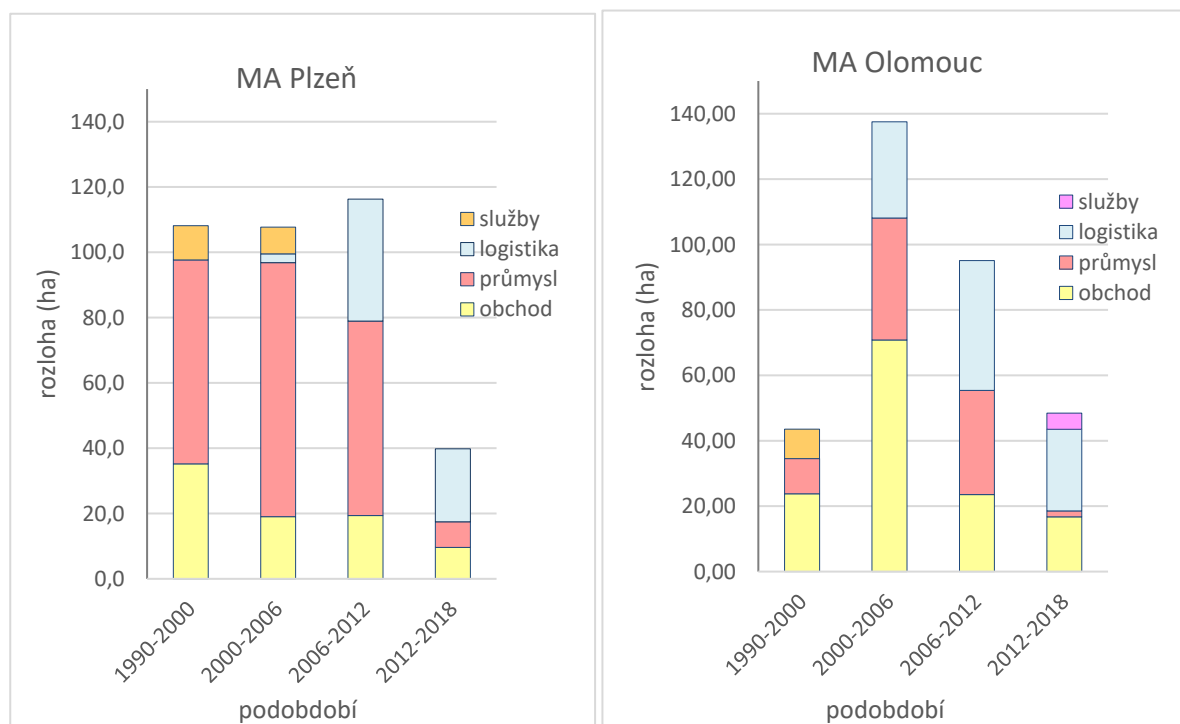


Zdroj: CLC (1990, 2000, 2006, 2012, 2018), vlastní zpracování v programu MS Excel

Také z hlediska big-box kategorií (včetně kategorie služeb), které lze považovat v rámci výzkumu komerční suburbanizace za stěžejní, došlo k většímu rozvoji komerční suburbanizace v MA Plzeň. Zde bylo obchodními, průmyslovými, distribučními a obslužnými funkcemi zabráno přes 372 ha ploch. U MA Olomouc bylo v rámci těchto kategorií zabráno 324 ha (viz tabulky 3 a 5).

Kromě celkové rozlohy se MA lišili jednak podle převažujících kategorií (big box), a jednak podle rozložení přírůstku ploch mezi jednotlivá podobdobi (viz graf 2). Zatímco vývoj přírůstku komerčních ploch v MA Plzeň můžeme hodnotit jako relativně stabilní (postupně klesající), vývoj přírůstku ploch v MA Olomouc byl značně nevyrovnaný (nejprve stoupající pak klesající). U MA Plzně se na stabilním přírůstku podílel zejména segment průmyslu, který byl výrazně podpořen založením průmyslové zóny Borská pole. Rozvíjel se však i mimo tuto lokalitu. Také přírůstek maloobchodu byl v MA Plzni relativně vyrovnaný.

Graf 2: Rozvoj komerční suburbanizace v rámci big box kategorií a jejich struktury v období 1990 – 2018 v MA Plzeň a v MA Olomouc



Zdroj: CLC (1990, 2000, 2006, 2012, 2018), vlastní zpracování v programu MS Excel

V MA Olomouc se na nevyrovnaném rozvoji komerční suburbanizace podílel zejména segment maloobchodu, jak dokládá graf 2, jehož pomalejší nárůst v 90. letech byl v dalším podobdobí téměř dvojnásobný.

To bylo způsobené zejména výstavbou hned několika obchodních a nákupní center v okrajové části Olomouce (OC Haná, NC Olympie, Globus).

Rozdílnou dynamiku vývoje přírůstku ploch mezi metropolitními areály lze vysvětlit právě díky převažujícím kategoriím (průmysl v MA Plzeň, maloobchod v MA Olomouc). Stabilitu vývoje v rámci kategorie průmysl lze vysvětlit argumentem Ptáčka, Szczyrby a Šimáčka (2013), kteří poukazují na jeho systematickou podporu ze strany samospráv a státu. Maloobchod se podle autorů více podřizuje obchodním zájmům maloobchodních řetězců a ze strany samospráv není tolik koordinován. Tyto argumenty lze v rámci této bakalářské práce do jisté míry potvrdit. Dominantní podíl průmyslu v Plzni (55 % v rámci kategorií big a box) a maloobchodu v MA Olomouc (41 %) můžeme částečně interpretovat odlišnou makro-polohou v Česku, respektive v sídelním systému. Limitovanější rozvoj maloobchodu v MA Plzni (oproti průmyslu) mohl být způsoben blízkostí Prahy, která představovala atraktivnější podmínky pro investice v oblasti maloobchodu, respektive velkoplošných maloobchodních jednotek (největší regionální trh, velká kupní síla) (Ouředníček, Sýkora 2007). Z hlediska průmyslu byl MA Plzeň pro investory dostatečně atraktivní (dobrá dopravní poloha, průmyslová tradice – Škoda). Nicméně i přesto byl rozvoj maloobchodu v MA Plzni, alespoň do roku 2000, relativně významný.

Nižší míru rozvoje segmentu průmyslu v MA Olomouc můžeme částečně interpretovat pomocí makro-polohy tohoto metropolitního areálu. Zde pravděpodobně sehrála roli blízkost Brna, které, díky své průmyslové tradici, plošnému rozsahu průmyslových zón (Černovická terasa, CTPark Brno - BRNO 2018), dopravní poloze a celkově vyššímu významu v sídelní hierarchii, mělo pro nárůst investic v oblasti průmyslu lepší předpoklady. Na atraktivitu Brna z hlediska průmyslu poukazují například Ouředníček a Sýkora (2007), Ptáček, Szczyrba, Šimáček (2013) nebo Muliček a Szczyrba (2004). Také zde mohla sehrát roli blízkost Ostravy, jakožto centra dalšího průmyslově významného regionu Česka.

Rovněž rozvoj maloobchodu v MA Olomouc lze do určité míry vysvětlovat jeho makro-polohou. Jelikož Ostrava a Brno nejsou z populačně-velikostního hlediska o tolik většími městy než Olomouc (v porovnání s Prahou), a protože se maloobchod podle autorů Ptáčka, Szczyrby a Šimáčka (2013) šíří v souladu se sídelní hierarchií, je významný rozvoj obchodu v tomto metropolitní areálu v období 1990 – 2018 relativně pochopitelný. Roli zde také patrně sehrála legislativa na úrovni územního plánování, která byla podle Ptáčka, Šimáčka a Szczyrby (2007) často neurčitá a příliš benevolentní.

Vývoj struktury komerční suburbanizace se v metropolitních areálech lišil také z hlediska rozvoje kategorie logistiky. Ten byl výraznější v MA Olomouc (94 ha – 28 % celkové rozlohy nových komerčních ploch) a do rozvoje komerční suburbanizace zasáhl dříve než v MA Plzni (62 ha – 16 %), což také dokládají tabulky 3 a 5. V MA Olomouc tento vývoj do jisté míry souvisel s dynamickým rozvojem maloobchodu, kdy některé nově vzniklé distribuční objekty na území metropolitního areálu sloužily jako sklady některých maloobchodních řetězců. V MA Plzni se segment logistiky vázal více na průmyslovou výrobu a patrně je to i z obrázku 7. Rozvoj kategorie služeb (tak jak jsou definovány pro tuto práci) byl v obou MA spíše okrajový. V obou MA se v prvním období (1990 – 2006) jednalo pouze o rozvoj občanské vybavenosti a technické infrastruktury. Významnější zastoupení tohoto segmentu pak bylo identifikováno databází UA v MA Olomouc (14,21 ha) v období 2006 - 2012. Rozvoj kategorií věda a výzkum a vyspělé služby byl identifikován na okrajích jader obou MA. Kategorie vyspělé služby byla v případě Olomouce o něco významnější (viz tabulky 4 a 6). Opět zde mohla hrát roli makro-poloha (aglomerační výhody Prahy).

Rovněž prostorový vzorec a jeho vývoj byl v daných MA odlišný. Zatímco v MA Plzni se rozvoj komerční suburbanizace během podobdobí přesouvá mezi některými lokalitami, v MA Olomouc zůstává prostorový vzorec, až na menší změny, téměř totožný po celé období sledování. Rozvoj komerční suburbanizace se zde téměř výhradně koncentroval do Olomouce a Prostějova, v menší míře pak do sekundárních středisek Lipník nad Bečvou a Litovele. V sekundárních střediskách Přerov, Štenberk a Hlubočky k rozvoji komerční suburbanizace ve sledovaném období nedošlo. V MA Plzeň došlo k rozvoji komerční suburbanizace téměř ve všech sekundárních střediscích. To může být také dáno jejich větší prostorovou blízkostí Plzni. Ačkoliv nelze popsat veškeré faktory, které mají vliv na chování firem v prostoru, u obou MA byl do značné míry potvrzen dominantní vliv dopravní polohy. Dokládá to mimo jiné případ Přerova, ve kterém nedošlo ke komerční suburbanizaci, a který jako jediné větší středisko v MA Olomouc není přímo napojeno na dálnici.

V případě MA Plzni byl rozvoj podmíněn převážně blízkostí dálnice D5. Určitou výjimku představuje „průmyslová“ osa silnice I/26. Naproti tomu v MA Olomouc k rozvoji mimo blízké okolí dálničních tahů nedošlo (big box rozvoj). Na úrovni metropolitního areálu je patrná větší dekoncentrace v MA Plzeň, na čemž se podílel zejména rozvoj podél dálnice D5 a zmiňované silnice I/26. U MA Olomouc můžeme mluvit o větší dekoncentraci na úrovni středisek. Toto prostorové uspořádání částečně

odpovídá hypotéze ohledně vlivu vztahové organizace (vycházející z Hamplovi (2005) sociogeografické regionalizaci) na diferenciaci komerční suburbanizace uvnitř MA. Předpoklad byl, že se rozvoj komerční suburbanizace bude kromě hlavních středisek MA koncentrovat také do sekundárních středisek, které disponují vlastním pracovní-dojížděkovým zázemím. V případě MA Olomouc jsou těmito středisky Přerov, Prostějov a Litovel. U MA Plzeň jsou to pouze Rokycany. U MA Olomouc se hypotéza potvrdila v případě Prostějova a Litovele, nicméně k rozvoji došlo i v sekundárním středisku Lipníku nad Bečvou, zatímco v Přerově k rozvoji nedošlo vůbec. U MA Plzeň se tato hypotéza potvrdila v případě Rokycan, rozvoj se však odehrál i v jiných sekundárních střediskách (bez mikroregionální zázemí).

Co se týče podobných trendů v rozmístění jednotlivých kategorií land-use, můžeme uvést koncentraci maloobchodu téměř výhradně do hlavních středisek MA (u MA Olomouc také do Prostějova). Na lokální úrovni se pak u těchto maloobchodních jednotek projevuje tendence koncentrovat se do blízkosti dopravních uzlů dálnic a silnic vedoucích z centra regionu, kdy se tak nachází ve strategické poloze mezi městem a jeho suburbánní zónou. V obou MA je možné identifikovat alespoň jeden takovýto případ. Tyto lokality zároveň představují určité zárodky sekundárních jader, o kterých hovoří například Ouředniček a Sýkora (2007) nebo Ptáček a Szczyrba (2007). Další podobný lokalizační trend představuje segment logistiky, který se u obou MA koncentruje do blízkosti dálničních tahů, či do blízkosti průmyslových (MA Plzeň) nebo maloobchodních (MA Olomouc) objektů.

5 Závěr

Hlavním cílem této práce bylo zhodnotit diferenciaci komerční suburbanizace v metropolitních areálech měst Plzeň a Olomouc v období 1990 – 2018. Hodnocení vývoje komerční suburbanizace bylo založeno na zjištěních o celkovém rozsahu zabraných ploch, o struktuře zastoupení kategorií land-use a o vývoji prostorového rozmístění v MA z hlediska podobných či odlišných lokalizačních trendů. Výsledky této analýzy měli kromě srovnání vývoje komerční suburbanizace v daných MA posloužit také k zjištění, do jaké míry dochází k rozvoji komerční suburbanizace mimo Pražský a Brněnský metropolitní areál, respektive na řádovostně nižších stupních sídelní hierarchie. Dalším cílem bylo ověřit hypotézu o vlivu odlišné makro-polohy na rozvoj komerční suburbanizace ve vybraných MA. Hodnocení vycházelo z analýzy prostorových dat získaných z databáze Corine Land Cover, která byla v podobdobí 2006 – 2012 doplněná o data z databáze Urban Atlas. Tato metodika zároveň umožnila porovnat vhodnost daných databází pro účely výzkumu komerční suburbanizace.

Na základě výsledků analýzy můžeme konstatovat, že rozvoj procesu komerční suburbanizace byl v obou zkoumaných MA relativně značný, a do určité míry poměrně vyrovnaný. K významnějšímu rozvoji však došlo v MA Plzeň, kde bylo výrobními, logistickými a obchodními objekty a areály v období 1990 – 2018 zabráno přes 371 ha ploch. V MA Olomouc to bylo 324 ha. Pokud do analýzy celkového rozsahu zahrneme také kategorii sport a rekreace, a kategorii infrastruktura, byl rozsah zabraných ploch v MA Plzeň 578 ha a v MA Olomouc 555 ha. Při zahrnutí databáze UA (2006 – 2012) činila celková rozloha ploch zabraných procesem komerční suburbanizace v obou MA 1 406 ha (14,06 km²). Pokud by byly dostupné údaje z databáze UA pro celé období, byla by celková výměra ještě znatelně vyšší. V zásadě tedy můžeme potvrdit, že k procesu komerční suburbanizace v signifikantní míře dochází i mimo Pražský a Brněnský MA.

Vývoj komerční suburbanizace se v daných MA lišil zejména zastoupením jednotlivých kategorií land-use, a také dynamikou rozvoje během sledovaného období (1990 – 2018). Vývoj komerční suburbanizace v MA Plzeň můžeme na základě přírůstku ploch v jednotlivých etapách hodnotit jako stabilní. Oproti tomu vývoj v MA Olomouc byl značně nevyrovnaný. Tento rozdíl v dynamice rozvoje byl částečně způsoben převládajícími kategoriemi land-use. V MA Plzeň převažoval rozvoj průmyslu, který byl systematicky podporován ze strany samospráv (Borská pole). V MA Olomouc se na vývoji komerční suburbanizace nejvíce podílel segment maloobchodu (OC Haná, Olomouc City,

Olympia), jehož šíření bylo ze strany samospráv méně koordinované. Rozdílnou strukturu komerční suburbanizace u daných MA lze do určité míry vysvětlit odlišnou makro-polohou, kdy se na nižším rozvoji průmyslu v MA Olomouc pravděpodobně projevila blízkost Brna a regionu Ostravska (průmyslová tradice, rozsah průmyslových zón). Omezenější rozvoj maloobchodu v MA Plzeň (oproti MA Olomouc) lze částečně vysvětlit blízkostí Prahy (větší spotřební trh). V tomto smyslu můžeme hypotézu ohledně vlivu makro-polohy na rozvoj komerční suburbanizace považovat za relevantní, nicméně k jejímu potvrzení v této práci nedošlo. Naopak určitou podobnost z hlediska dynamiky vývoje představuje období 2012 – 2018, kdy byl přírůstek komerčních ploch v obou MA nízký (v MA Plzeň nejnižší). Zde se pravděpodobně projevil dopad ekonomické krize z roku 2008, která se v rozvoji komerční suburbanizace odrazila s určitým zpožděním.

Další rozdíl ve struktuře komerční suburbanizace představuje segment logistiky, který se v MA Olomouc začal rozvíjet dříve, a na komerční suburbanizaci se podílel ve větší míře než v MA Plzeň. Významnější rozvoj segmentu logistiky v MA Olomouc do určité míry souvisel s rozvojem maloobchodu, kdy značná část těchto logistických objektů sloužila jako distribuční sklady maloobchodních řetězců. V MA Plzeň se logistika vážala hlavně na průmysl.

Také vývoj prostorového vzorce komerční suburbanizace byl v daných MA odlišný. Zatímco se rozvoj komerční suburbanizace v MA Plzeň v zásadě přesouval mezi různými lokalitami, v MA Olomouc zůstávají tyto lokality, až na menší změny, téměř stejné po celé období sledování (Olomouc, Prostějov, Litovel).). Na úrovni metropolitních areálů je pak patrná větší dekoncentrace u MA Plzně, což bylo způsobeno zejména rozvojem podél dálnice D5 a silnice I/26. U MA Olomouc můžeme hovořit o větší dekoncentraci na úrovni středisek. V obou případech byl rozvoj podmíněn především blízkostí dálničního tahu. To dokládá zejména případ Přerova, kde k procesu komerční suburbanizace ve velkém měřítku nedošlo, a který jako jediné větší středisko v MA Olomouc není napojen na dálnici. Tato zjištění opět poukazují na prostorovou selektivnost procesu komerční suburbanizace a na její významnou podmíněnost dopravním faktorem.

V rámci podobných lokalizačních trendů pak můžeme uvést koncentraci maloobchodu téměř výhradně do hlavních jader MA. Na lokální úrovni se u těchto velkoplošných maloobchodních jednotek objevuje tendence lokalizovat se do strategické polohy mezi jádro a jeho zázemí. V této souvislosti mohou být tyto lokality označeny za určité zárodky sekundárních jader.

Za přínos této práce lze považovat přispění do problematiky komerční suburbanizace v metropolitních areálech mimo Prahu a Brno. Určitá přidaná hodnota této práce spočívá ve zvolené metodice, kdy se kombinace databází Corine Land Cover a Urban Atlas ukázala jako užitečná pro komplexnější postihu procesu komerční suburbanizace. Důležitější však je, že tato metoda částečně ověřila, do jaké míry je databáze Corine Land Cover schopná zachytit rozvoj daného segmentu komerční suburbanizace. Nicméně je třeba mít na paměti, že databáze Urban Atlas také nemusela zachytit všechny změnové plochy. Tato metodika by měla být aplikovatelná také pro výzkumu komerční suburbanizace v dalších MA České republiky či Evropy. Výsledky analýz by mohly poskytnout materiál pro srovnání MA z hlediska komerční suburbanizace, čímž by mohly přispět k dalšímu poznání tohoto procesu.

Použité zdroje a literatura:

ANTROP, M. (2004): Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, č. 67, s. 9–26.

ANTROP, M. (2000): Changing patterns in the urbanized countryside of Western Europe. *Landscape Ecology* 15, s. 257–270.

BERG, L. van den, DREWETT, R., KLAASSEN, L. H., ROSSI, A. VIJVERBERG, C.H. T. (1982): *A Study of Growth and Decline. Urban Europe*, 1., Oxford, Pergamon Press.

BRUNN, S.D., WILLIAMS, J. F. (1983): *Cities of World. World Regional Urban Development*, New York.

BOURNE L., (1996): Reinventing the suburbs: old myths and new realities. *Progress in planning* 46.3 163–184.

ČERMÁK, Z., HAMPL, M., MÜLLER, J. (2009): Současné tendence vývoje obyvatelstva metropolitních areálů v Česku: dochází k významnému obratu? *Geografie–Sborník ČGS*, Vol. 114, No. 1, pp. 37–51.

ČERMÁK, Z (1999): Migrační aspekty dlouhodobého vývoje Prahy se zvláštním zřetelem k transformačnímu období devadesátých let. *Migrational aspects of long term development of Prague with specific issues on transition period of 90‘. Geografie - sborník České geografické společnosti* 104, No. 2, ČGS, Praha, s. 122–132.

DUBCOVÁ, A., MIDLER, M. (2017): Commercial suburbanization in Nitra city. *International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences*, s. 89–96.

- GARREAU, J. (1991): *Edge City: Life on the new Frontier*. Doubleday, New York.
- GEYER, H., T. KONTULY (1993): A Theoretical Foundation for the Concept of Differential Urbanization. In: *International Regional Science Review* 17, s. 157–177.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHN, K. (1987): *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Univerzita Karlova, Praha, 236 s.
- HAVEL, P. (2012): *Dopady komerční suburbanizace v zázemí Prahy na půdní pokryv a predikce budoucího vývoje*. Diplomová práce, Univerzita Karlova, Praha, 73 s.
- HAVEL, P., CHUMAN T. (2011): *Zábor půd komerční výstavbou podél dálnice D1*, dostupné z: http://www.suburbanizace.cz/analyzy/Havel_P_Chuman_T_2011_Zabor_pud_komercni_v_ystavbou_podel_dalnice_D1_16_6_2011.pdf
- HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 147 s.
- HAMPL, M. (2007): Regionální diferenciace současného socioekonomického vývoje v České republice. *Sociologický časopis/Czech Sociological Review*, 43, č. 5, s. 889–910.
- HAMPL M., MARADA M. (2016): *Metropolizace a regionální vývoj v Česku v transformačním období*. *Geografie*, 121, 4, 566–590.
- CHUMAN, T., ROMPORTL, D. (2011): *Komerční suburbanizace*. In: Ouředníček, M., Temelová, J., Pospíšilová, L. (eds.): *Atlas sociálně prostorové diferenciace České Republiky*. Praha, Nakladatelství Karolinum, s. 123–127.
- KOLOUŠEK, P., SVOBODA, P. (2017): *Nové (de)koncentrace komerčních aktivit v Pražském městském regionu*. In: Ouředníček, M., Jíchová, J. (eds.): *Sociální prostředí Prahy: Město na Prahu 21. století*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 179–209.
- KOLOUŠEK, P. (2013): *Možnosti monitoringu a hodnocení procesu komerční suburbanizace na příkladu suburbanizace zóny Prahy*. Diplomová práce. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 104 s.
- KOPP, J., NOVOTNÁ, M., MATUŠKOVÁ, A. (2013): *Rezidenční suburbanizace v plzeňském městském regionu v krajinně-ekologickém kontextu*. In: Novák, J., Ouředníček, M., Špačková P. (eds.): *Sub urbs: Krajina, sídla a lidé*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 150–174.
- KUPKOVÁ, L. (2003): *(Sub)Urbanizace Prahy-teorie zonálních modelů a realita*. In: JANČÁK, V., CHROMÝ, P., MARADA, M. (eds.): *Geografie na cestách poznání: sborník příspěvků k šedesátinám Ivana Bičíka*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 32–47.

KÜCHLER, M., MÜLLER, K., STEINMEIER, CH. (2010): Urban growth along motorways in Switzerland. In: *Landscape and Urban Planning* 98(1), s. 3–12.

LEE, Y., MCCracken, M. (2012): Centripetal and Centrifugal Movement: Shopping Centres in Denver, USA, and Brisbane, Australia. *Urban Studies*, 49(7), s. 1489–1506.

LÉTAL, A., SMOLOVÁ, I., SZCZYRBA, Z. (2001): Transformace příměstské krajiny. *Urbanismus a územní rozvoj*, 4, (4): s. 15–21.

MIESKOWSKI, P., MILLS, S. E. (1993): The Causes of Metropolitan Suburbanization. *Journal of Economic Perspectives* 7,3, s. 135–47.

MULÍČEK O., SZCZYRBA Z. (2004): De-concentration Processes in the Metropolitan Agglomerations in the Czech republic - Example of Brno. In: *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych - Regionalny wymiar integracji europejskiej VIII/2*. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, s. 95–101

MUSIL, J. (2001): Vývoj plánování měst ve střední Evropě v období komunistických režimů. *Czech Sociological Review*, 37 (3): 275–296.

NEMEŠKAL J. (2017): Komerční suburbanizace v okolí pražského letiště Ruzyně. In: Ouředníček, M., Jíhová, J. (eds.): *Sociální prostředí Prahy: Město na Prahu 21. století*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 179-209.

OUŘEDNÍČEK, M., SÝKORA, L. (2007): Sprawling post-communist metropolis: commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic. In: Razin, E., Dijst, M., Vázquez, C. (eds): *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas: Market Forces versus Planning Regulations*. Dordrecht, Springer, s. 209–233.

OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. *Sociologický časopis* 39, č. 2, s. 235–253.

OUŘEDNÍČEK, M. (2008): Suburbanizace a vývoj měst. In: Ouředníček, M. (ed): *Suburbanizace.cz*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Urbánní a regionální laboratoř, Praha, s. 8–17.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J., MACEŠKOVÁ, M., NOVÁK, J., PULDOVÁ, P., ROMPORTL, D., CHUMAN, T., ZELENDOVÁ, S., KUNCOVÁ, I. (2008): *Suburbanizace.cz*. Univerzita Karlova v Praze, Praha, 96 s.

OUŘEDNÍČEK, M., ŠPAČKOVÁ, P. (2013): Teoretické přístupy a současná témata výzkumu suburbanizace. In: Ouředníček, M., Špačková, P., Novák, J. (eds.): *Sub Urbs: krajina, sídla a lidé*. Academia, Praha, s. 13-36.

OUŘEDNÍČEK, M. (2000): Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace. *Geografie*, 105, č. 4, s. 361-369.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2009): Twenty years after socialism: the transformation of Prague's inner structure. *Studia Universitatis Babes-Bolyai, Sociologia*, 54, č. 1, s. 9–30.

OUŘEDNÍČEK, M. (2005): New Suburban Development in the Post-socialist City: the Case of Prague. In: Eckardt, F. (ed.): *Paths of Urban Transformation*. Peter Lang, s. 143–156.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2008): Současná česká suburbanizace a její důsledky. *Veřejná správa*, 11, č. 4, s. 1–4.

POSOVÁ, D., SÝKORA, L. (2011): Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie* 116 (1), s. 1–22.

PTÁČEK, P., (2002): Suburbanizace v USA a Německu: zdroj inspirace i poučení. In: Sýkora, L. (eds): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 55–80.

PTÁČEK, P., SZCZYRBA, Z. (2007): Current suburbanisation trends in the Czech Republic and spatial transformation of retail. *Revija za geografijo*, 1, č. 2, s. 55–65.

PTÁČEK, P., SZCZYRBA Z., ŠIMÁČEK P., (2013): Nerezidenční suburbanizace v České republice: vývoj, příčiny a důsledky. In: Novák, J., Ouředníček, M., Špačková P. (eds.): *Sub urbs: Krajina, sídla a lidé*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 81–101.

ROMPORTL D., CHUMAN T. (2008): Spatial pattern of suburbanization in the Czech Republic. In: Dreslerova J. (eds): *Venkovská krajina 2008*. Sborník z 6. ročníku mezinárodní mezioborové konference konané 23.-25. května v Hostětíně, Bílé Karpaty, s. 33–37.

ROMPORTL D., CHUMAN T. (2010): Změny struktury krajiny vlivem rezidenční a komerční suburbanizace v České republice, dostupné z: [http://suburbanizace.cz/analyzy/ROMPORTL,_D.,_CHUMAN,_T._\(2010\)_Zmeny_struktury_krajiny_vlivem_rezidencni_a_komercni_suburbanizace_v_Ceske_republice.pdf](http://suburbanizace.cz/analyzy/ROMPORTL,_D.,_CHUMAN,_T._(2010)_Zmeny_struktury_krajiny_vlivem_rezidencni_a_komercni_suburbanizace_v_Ceske_republice.pdf) [cit. 2013–06 – 25].

ROSTOW, W.W. (1960): *The Stages of Economic Growth*. Cambridge, MA, Cambridge University Press.

SPILKOVÁ, J., ŠEFRNA, L. (2010): Uncoordinated new retail development and its impact on land use and soils: A pilot study on the urban fringe of Prague, Czech Republic. *Landscape and Urban Planning*, 94(2), 141–148.

SULTANA, S., WEBER, J. (2014): The nature of urban growth and the commuting transition: endless sprawl or a growth wave? *Urban studies*, 2014, 51.3: 544–576.

SVOBODA, P. (2017): Proměny lokalizace práce v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M., Jíchová, J. (eds.): Sociální prostředí Prahy: Město na Prahu 21. století. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 179–209.

SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis, 2003, Vol. 39, č. 2, s. 217–233.

SZCZYRBA, Z., (2005): Changes of Shopping Behaviour of the Czech Population in the Period of Economic Transformation. In: Michalski, T. (eds.): Geographical Aspects of Transformation Process in Central and East-Central. Gdynia, Europe. Bernardinum, s. 188–196.

SZELENYI, I. (1996): Cities Under Socialism - and after. In: Andrusz, G., Harloe, M., Szlenyi, I., (eds.), Cities after Socialism, Blackwell, s. 287–317.

WALKER, R. (1981): A theory of suburbanisation: Capitalism and the construction of urban space in the United States. In: Dear M. J., Scott A. J. (eds.): Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society. London: Methuen, s. 383–429.

Datové zdroje:

ArcČR500 (2016), elektronická verze. ARCDATA Praha, Praha (2018).

CEDA (2012), elektronická verze. Central European Data Agency, a.s., Praha (2018).

CORINE Land Cover 1990, 2000, 2006, 2012, elektronická verze. Copernicus, Praha (2018).

CORINE Land Cover 2018, elektronická verze. CENIA, Praha (2018).

Imperviousness 2006, 2009, elektronická verze. Copernicus, Praha (2018).

Urban Atlas 2006, 2012, elektronická verze. Copernicus, Praha (2018).

Internetové odkazy, WMS servery:

ČÚZK (2018): Geoportál:
http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ORTOFOTO_PUB/WMSservice.aspx? (cit. 8. 12. 2018)

ČÚZK (2018):
Geoportál: http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ORTOFOTO_ARCHIV/service.svc/get?
(cit. 8. 12. 2018)

Google Maps (2018): <https://www.google.cz/maps/> (cit. 6. 12. 2018)

Mapy.cz (2018): <https://mapy.cz/> (cit. 5. 12. 2018)

Firmy.cz (2018): <https://www.firmy.cz/> (cit. 5. 12. 2018)

Kurzy.cz (2018): Obchodní rejstřík: <https://rejstrik-firem.kurzy.cz/> (cit. 2. 12. 2018)

RIS (2018): Regionální Informační Servis. Průmyslové zóny České republiky:
<http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/prumyslove-zony> (cit. 8. 12. 2018)

Copernicus (2018): Land Monitoring Service. Urban Atlas:
<https://land.copernicus.eu/local/urban-atlas> (cit. 7. 12. 2018)

Copernicus (2018): Land Monitoring Service. CORINE Land Cover:
<https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover> (cit. 7. 12. 2018)

Copernicus (2018): Land Monitoring Service. Imperviousness:
<https://land.copernicus.eu/pan-european/high-resolution-layers/imperviousness> (cit. 7. 12. 2018)

ŘSD (2018): Ředitelství silnic a dálnic. Sílnice a dálnice. Soubor map:
<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy> (cit. 9. 12. 2018)

BRNO (2018): Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa:
<https://www.brno.cz/podnikatel-investor/investicni-prilezitosti/brnenska-prumyslova-zona-cernovicka-terasa/> (cit. 5. 12. 2018)

ÚKR (2018): Útvar koncepce a rozvoje Plzeň. Městský industriální park Plzeň Borská pole: <https://ukr.plzen.eu/rozvoj-mesta/ukoncene-projekty/mestsky-industrialni-park-plzen-borska-pole/mestsky-industrialni-park-plzen-borska-pole.aspx> (cit. 13. 12. 2018).

Český kosmický portál (2018): Informační stránky Koordinační rady ministra dopravy pro kosmické aktivity: <http://www.czechspaceportal.cz/urban-atlas/> (cit. 13. 12. 2018).